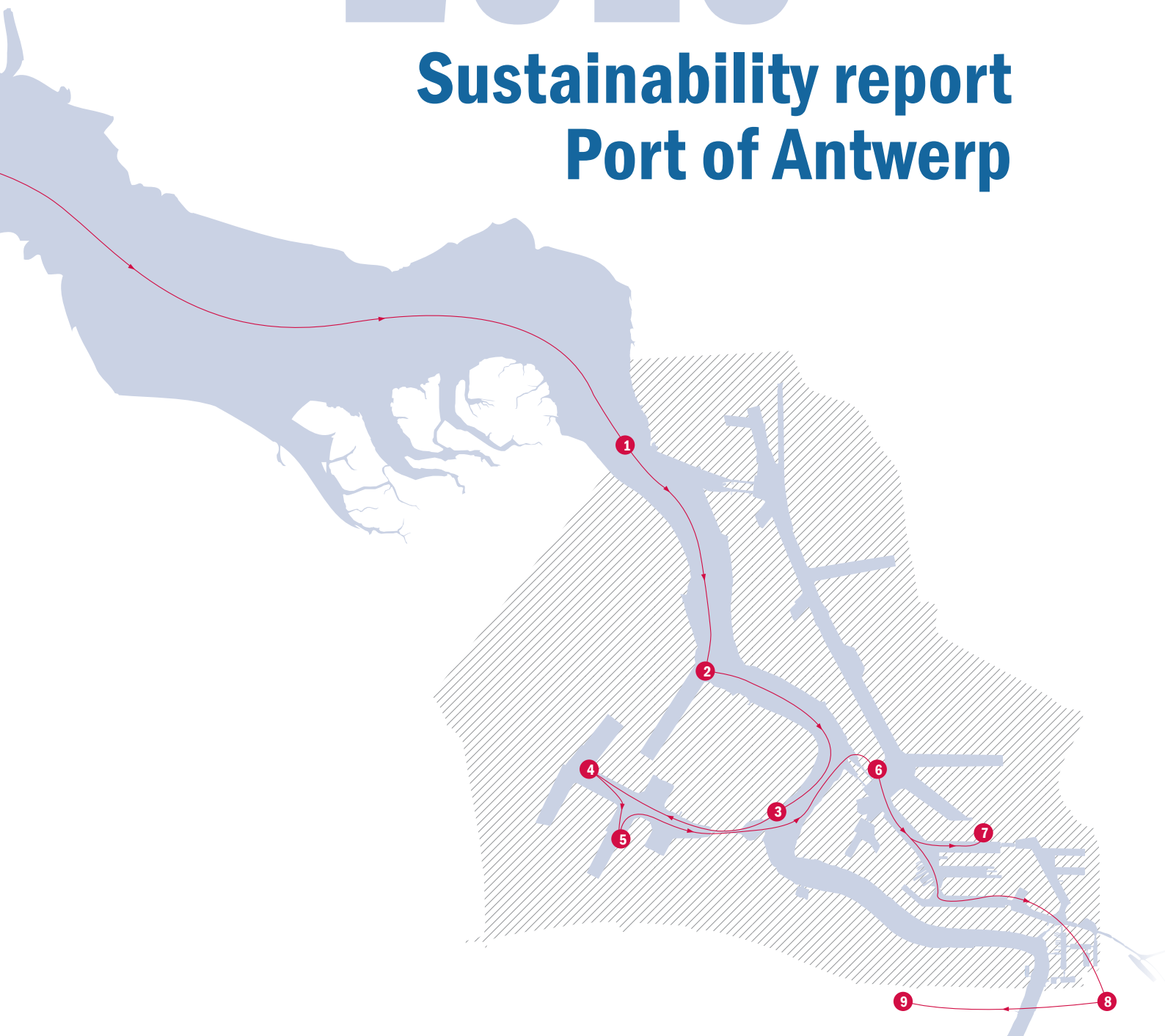


Duurzaamheidsverslag Haven van Antwerpen

2010

Sustainability report Port of Antwerp





Verklaring GRI toepassingsniveau check

GRI verklaart hierbij dat het "Eerste Duurzaamheidsverslag van de Haven van Antwerpen (2010)" van **Haven van Antwerpen** aan GRI's Report Services is gepresenteerd, en dat er geconcludeerd is dat het rapport aan de eisen van toepassingsniveau C+ voldoet.

De GRI toepassingsniveaus communiceren in welke mate de inhoud van de G3 richtlijnen gebruikt zijn in de ingediende duurzaamheidsverslaglegging. De Check bevestigt dat de vereiste combinatie en aantal rapportageonderdelen voor het specifieke toepassingsniveau worden behandeld in de verslaglegging en dat de GRI inhoudsopgave een juiste weergave is van deze vereiste rapportageonderdelen, zoals deze gedefinieerd zijn in de GRI G3 richtlijnen.

De toepassingsniveaus geven geen mening over de duurzaamheidsprestaties van de desbetreffende organisatie en geven geen mening over de kwaliteit van de verslaglegging.

Amsterdam, 29 December 2011,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Nelmara Arbex", is written over a faint circular watermark.

Nelmara Arbex
Adjunct President-Directeur
Global Reporting Initiative



Het "+" symbool is toegevoegd aan dit toepassingsniveau, aangezien Haven van Antwerpen (gedeeltes) van de verslaglegging extern heeft laten verifiëren. GRI aanvaardt het eigen oordeel van de desbetreffende organisatie in het kiezen van de uitvoerende organisatie en het beslissen van de reikwijdte van de

*Het Global Reporting Initiative (GRI) is een netwerkorganisatie die het voortouw heeft genomen in de ontwikkeling van 's wereld's meest gebruikte raamwerk voor duurzaamheidsverslaglegging en is voortdurend toegewijd aan verbetering en toepassing van dit raamwerk op wereldwijde schaal. De GRI richtlijnen beschrijven principes en indicatoren die organisaties kunnen gebruiken om hun prestaties op het gebied van economie, milieu en maatschappij te meten en te rapporteren.
www.globalreporting.org*

Disclaimer: In het geval dat de betreffende verslaglegging externe links geeft, zoals naar audiovisueel materiaal, is het van belang te begrijpen dat dit Statement alleen van toepassing is op het ingediende materiaal aan GRI ten tijde van de Check op 20 December, 2011. GRI geeft expliciet te kennen dat dit Statement niet kan worden gebruikt als er op een later tijdstip veranderingen zijn doorgevoerd aan.

Voorwoord

Duurzame samenwerking voor een duurzame toekomst

De publieke en private partners in de haven van Antwerpen bouwden de jongste jaren een nauwe samenwerking uit in het kader van het **Totaalplan**. Onder het motto '**Sterk door Samenwerk**' pakten we de crisis aan en ontwikkelden we vooral ook een toekomstvisie voor de haven. **Duurzaamheid** was en is daarbij de rode draad. De haven is immers bij uitstek een plek waar de 3 P's, People, Planet en Profit, ten volle spelen en dit in een internationale context.



samenwerken in de haven Iedereen beseft dat een gemeenschappelijke aanpak de beste kansen biedt om Antwerpen uit te bouwen tot een duurzame wereldhaven voor alle stakeholders. *"De samenwerking tussen alle spelers in de haven van Antwerpen heeft niet alleen een gezamenlijke aanpak van de crisis opgeleverd. Het was ook een katalysator om duurzaamheid hoog op de agenda te plaatsen. Dit bewijst dat alle partijen in de haven zich bewust zijn van het belang van duurzaamheid in de uitbouw van de haven van de 21ste eeuw. Samenwerking, kennisopbouw en een gezamenlijke aanpak zijn ook hier de beste garantie voor de toekomst van onze haven."*, aldus **Marc Van Peel**, voorzitter van het **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen**.

Alfaport, de koepel van de privéhavenbedrijven, was één van de mede-initiatiefnemers van het Totaalplan. Voorzitter **Walter Van Mechelen**: *"De ondernemingen in de Antwerpse haven hebben zich geëngageerd in dit proces om de crisis aan te pakken. Dat engagement wilden ze niet beperken tot de louter economische dimensie. Ze hebben zich ook ingeschreven in het duurzaamheidsverhaal. Wij beseffen dat een duurzame aanpak onze 'license to operate' is en dat nog meer zal worden."*

De haven van Antwerpen is qua oppervlakte een van de grootste ter wereld met de Schelde als levensader. Het historisch havengebied op rechteroever werd de jongste decennia uitgebreid op de linkeroever van de Schelde. De **Maatschappij Linkerscheldeoever** treedt hier, samen met het Gemeentelijk Havenbedrijf, op als beheersmaatschappij. **Peter Deckers**, voorzitter van de Maatschappij : *"Als beheerder van het havengebied op linkeroever onderschrijven wij volledig de visie voor de uitbouw van een duurzame wereldhaven. Zeker in een ontwikkelingsgebied als Linkeroever is aandacht voor mens en milieu een belangrijk gegeven. Het evenwicht bewaren tussen de economische uitbouw van de haven en respect voor de bewoners van het gebied, het milieu en de natuur is een delicate oefening. Het opstellen van een duurzaamheidsverslag kan daarbij een belangrijk instrument zijn."*

Iedereen weet dat een duurzaamheidsverslag op havenniveau **geen sinecure** is. De GRI-rapportagestandaard is niet opgesteld vanuit het oogpunt van een gemeenschap. De gegevensverzameling is bijzonder arbeidsintensief. De werkgroepen stonden niet zelden voor lacunes en de afwezigheid van vergelijkingsmateriaal.

Het nut en de noodzaak van dit duurzaamheidsverslag staan echter buiten kijf. De inspanningen van de drie partners zijn een wissel op de toekomst. Dit eerste duurzaamheidsverslag van de haven van Antwerpen is de **nulmeting**. Het maakt nieuwe gemeenschappelijke projecten mogelijk, verduidelijkt waar studie en onderzoek noodzakelijk zijn en vormt de basis voor de uitbouw van een duurzame haven van en voor mensen. De haven van Antwerpen is meer dan ooit de plaats waar de 3 P's alle aandacht krijgen, door een zorgzame omgang met het milieu (Planet), als motor van de economie (Profit), met en voor mensen (People).



V.l.n.r.: Peter Deckers (voorzitter Maatschappij Linkerscheldeoever), Peter Van de Putte (directeur Maatschappij Linkerscheldeoever), Rudy De Meyer (gedelegeerd bestuurder Alfaport), Walter Van Mechelen (voorzitter Alfaport), Marc Van Peel (voorzitter Gemeentelijk Havenbedrijf), Eddy Bruyninckx (gedelegeerd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf).

Het globale kader

De lange geschiedenis van de haven leert ons hoe de wereld en de economie evolueerden. Vooral de toename van de welvaart in het Westen na de Tweede Wereldoorlog zette een aantal onomkeerbare processen in gang die moeten worden geïnternaliseerd in het havenbeleid van de 21ste eeuw.

Transportactiviteiten, met de havens als schakel tussen het maritieme en het continentale vervoer, weerspiegelen de ontwikkelingen van de wereldeconomie; vooral de voortschrijdende globalisering ervan.



Veranderende economische structuren en consumptiepatronen, demografische ontwikkelingen, verschuivingen van productiecentra, liberalisering van de handel, nieuwe bedrijfsstrategieën,... Samen met de toenemende aandacht voor het milieu vormen zij de kernfactoren die het uitzicht en het belang van de havens in de 21ste eeuw zullen bepalen. Het begrip '**duurzame ontwikkeling**' kan daarin moeilijk worden genegeerd wil er sprake zijn van groei.

De Antwerpse haven in vogelvlucht

De Antwerpse haven is een **wereldspeler** en de **tweede grootste haven van Europa**. Ze kan bogen op een grote synergie tussen de maritieme, logistieke en industriële activiteiten en een groot cargogenererend vermogen. Deze multifunctionaliteit zorgt voor een grote **toegevoegde waarde** voor de stad, de regio en het land. De havenbedrijven kunnen beroep doen op hoogopgeleid personeel en stellen rechtstreeks en onrechtstreeks meer dan 147.000 mensen te werk.

De **ligging** van de Antwerpse haven, zo'n 80 kilometer landinwaarts, plaatst de haven niet alleen in het consumentenhart van Europa. Het maakt ook het transport naar het Europese hinterland efficiënter en duurzamer. De talrijke verbindingen naar het hinterland worden jaar na jaar verder uitgebouwd met aandacht voor een meer evenwichtige **modal split**.



Er werden en worden forse **investeringen** gedaan, niet in het minst in de energie-intensieve bedrijven. Antwerpen is immers het **grootste geïntegreerde chemiecluster in Europa**. Specifieke maatregelen worden genomen voor een verbetering van de luchtkwaliteit. Er wordt geïnvesteerd in natuurgebieden ter bescherming van flora en fauna. Een groot gedeelte van het havengebied is immers ingekleurd als speciale beschermingszone onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000).

De moderne haven verwijderde zich door de jaren heen fysiek van de stad wat een weerslag had op **de betrokkenheid van de regio**. Initiatieven zoals het MAS Havenpaviljoen, Havendagen, overlegstructuren met omwoners en dies meer halen met succes die banden weer aan.

Met andere woorden, het evenwicht tussen profit, people en planet is een zorg die de havengemeenschap deelt.

Ondanks de inspanningen beseft iedereen dat een goed uitgebouwd duurzaamheidsbeleid om een havenbrede, samenhangende visie vraagt.

Het **Totaalplan** van de Antwerpse haven, het gezamenlijk antwoord van de havengemeenschap op de wereldwijde financiële crisis, was een belangrijke katalysator voor het duurzaamheidsdebat op havenniveau. De milieubeleidsvisie voor de Antwerpse haven, die in 2007 werd uitgewerkt door het GHA in overleg met de MLSO, Alfaport en VOKA-Kamer van Koophandel, vormt nog steeds een belangrijke pijler. De publicatie van een duurzaamheidsverslag voor de haven van Antwerpen is het directe resultaat van de werkgroep **duurzaamheid** binnen het Totaalplan.

Om te evolueren naar een duurzamere haven en als havengemeenschap sterker naar buiten te treden, werd gekozen voor een duurzaamheidsverslag volgens de internationale **GRI-standaard** (Global Reporting Initiative).

Dit eerste duurzaamheidsverslag is **uniek** omdat het gaat om **een verslag van een gemeenschap en niet van een alleenstaande organisatie**. Het kwam tot stand door intensieve samenwerking met een groep van key-stakeholders die sterke maatschappelijke, sociale en economische banden hebben met de haven van Antwerpen. De beslissing voor een rapport van de gehele haven is dus een keuze gemaakt door de havengemeenschap van Antwerpen.

De Antwerpse haven in cijfers

	2009	2010
Maritieme overslag (miljoen ton)	157,8	178,2
Containers (miljoen ton)	87,2	102,5
Conventioneel stukgoed (miljoen ton)	10,5	11,1
Roro (miljoen ton)	3,2	3,7
Vloeibaar massagoed (miljoen ton)	39,5	40,9
Droog massagoed (miljoen ton)	17,4	19,8
Zeeschepen	13.923	14.783
Binnenschepen	54.856	57.126
Oppervlakte		
- Havengebied (ha)	13.057	13.057
- Rechteroever (ha)	7.239	7.239
- Linkeroever (ha)	5.818	5.818
- Natuurgebied (ha)	1.250	1.250
- Wateroppervlakte dokken (ha)	2.128	2.028
- Linkeroever havenuitbreidingsgebied (ha)	991	991
Overdekte opslag (ha)	545	545
Tankopslag (m ³)	10.113.933	10.210.955
Kade (km)	156	186
Spoorwegen (km)	1.055	1.061
Wegen (km)	392	409
Bedrijven		900
Tewerkstelling		
- Direct (VTE)	62.577	60.415
- Indirect (VTE)	86.749	niet beschikbaar
Toegevoegde waarde		
- Direct (miljard euro)	8,6	9,7
- Indirect (miljard euro)	9,1	niet beschikbaar

De Antwerpse havengemeenschap. Over wie hebben we het?

De Antwerpse havengemeenschap bestaat uit **circa 900 bedrijven** met een grote diversiteit aan activiteiten. Direct werkten er in 2010 ongeveer 60.000 mensen; indirect iets meer dan 86.000 mensen. De belangen voor de Antwerpse havengemeenschap worden regionaal, nationaal en internationaal vertegenwoordigd door verschillende organisaties waarvan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover de belangrijkste zijn. Zij **hebben samen het initiatief** genomen om het duurzame karakter van hun haven in kaart te brengen.



Het **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen** (afgekort als **GHA**) werd in 1997 opgericht als een autonoom bedrijf van de stad Antwerpen. Het speelt een belangrijke rol in de dagelijkse werking van de haven. De zowat 1.650 medewerkers zorgen ervoor dat de haven optimaal functioneert en kan groeien. Het GHA beheert en onderhoudt de dokken, de bruggen, de sluizen, de kaaimuren en de gronden. Zijn personeel is verantwoordelijk voor het veilig scheepvaartverkeer achter de sluizen. Daarnaast levert het diensten via zijn sleep-, bagger- en kraanbedrijf, voert het promotie in binnen- en buitenland en communiceert het dagelijks over de haven. Het GHA investeert ook in de toekomst van de haven van Antwerpen. Het streeft op alle vlakken naar een duurzame haven en wil een voorbeeld zijn van verantwoord ondernemerschap.



De federatie **Alfaport Antwerpen** (afgekort als **Alfaport**) vertegenwoordigt vijf beroepsverenigingen waarbij samen meer dan 400 leden-bedrijven zijn aangesloten. Zij stellen direct meer dan 22.000 mensen tewerk en zorgen ook voor heel wat indirecte werkgelegenheid. De 400 bedrijven zijn aangesloten bij de vijf stichtende leden van Alfaport Antwerpen:

- de Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (ABAS)
- de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV)
- de Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV)
- het Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen (KVBG)
- de Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen (VEA)

Vijf randvoorwaarden staan volgens Alfaport garant voor de duurzame uitbouw van de haven van Antwerpen:

- tijdig investeren in infrastructuur

- een moderne en flexibele arbeid op maat van de ondernemingen
- ruimte voor duurzaam ondernemen
- een opleidingsaanbod afgestemd op de vraag naar arbeid in de haven
- een beveiligde haven



De **Maatschappij voor het Haven, Grond- en Industrialisatiebeleid van het Linkerscheldeovergebied** (afgekort als **MLSO**) staat sinds 1982 in voor het beheer en grondbeleid van de Waaslandhaven. De belangrijkste activiteiten zijn het bouwrijp maken van gronden, het verlenen van concessies aan bedrijven in een deel van het Linkerscheldeovergebied, onteigeningen en de overheid adviseren rond de uitbreiding van het havengebied. De haven in het Linkerscheldeovergebied beslaat 5.818 hectare. Hiervan werd de voorbije 25 jaar al meer dan 900 hectare in concessie gegeven aan bedrijven. Eind 2010 waren er in de Waaslandhaven 14.044 mensen (VTE) tewerkgesteld.

De MLSO ondernam in 2010 enkele concrete stappen om haar beleidsvisie op het gebied van duurzaam havenbeheer te realiseren. Het samengaan van economische en ecologische belangen staat daarin steeds centraal. De MLSO staat mee in voor een duurzame groei van de haven door de mogelijkheden op dit vlak te benutten. Door haar centrale positie in de beslissingsstrategie kan ze immers een grote rol spelen in de ontwikkelingen van duurzame energie.

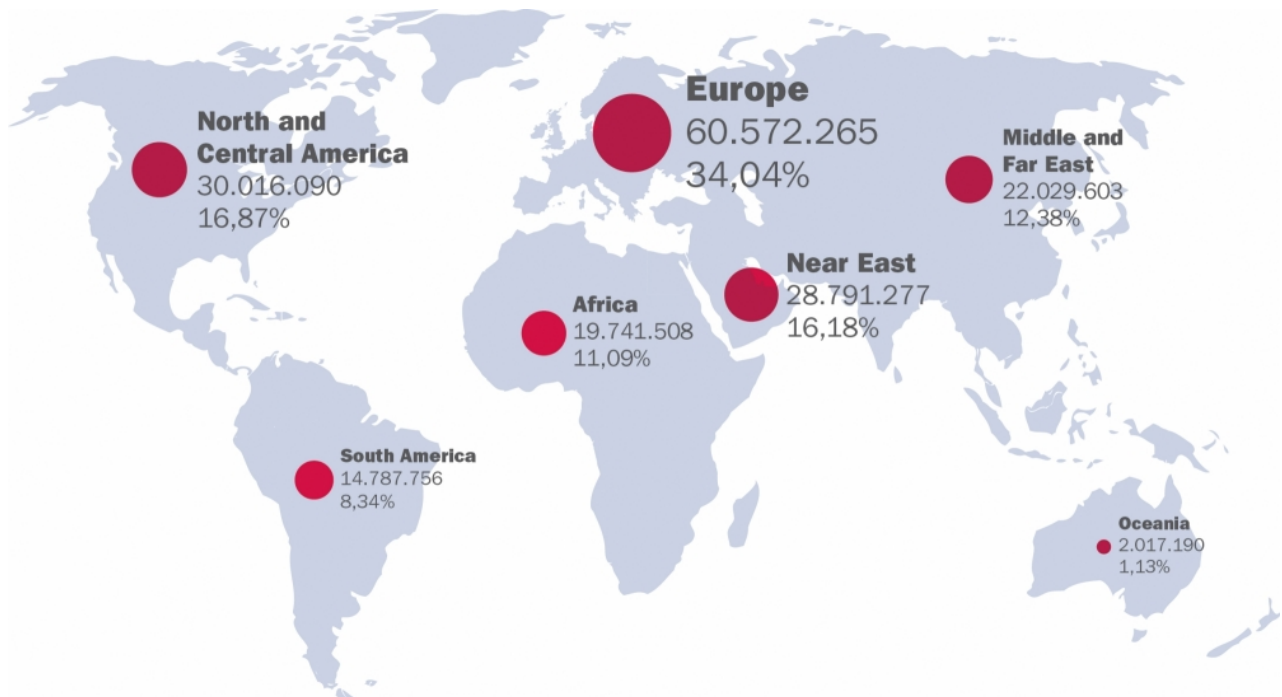
De drie initiatiefnemers **overleggen frequent** binnen diverse fora. GHA is een aandeelhouder van de MLSO. Alfaport is vertegenwoordigd in het haven milieuoverleg dat wordt gecoördineerd door het GHA.

De Antwerpse haven en de wereld

De Antwerpse havengemeenschap is actief in het Antwerpse havengebied, maar vormt tegelijkertijd een schakel in een lange logistieke keten tussen de wereld en het Vlaamse, Belgische en Europese achterland.

De haven geniet van **een bijzondere gunstige ligging in Europees perspectief** zoals *dit filmpje illustreert*.

Aan- en afvoer per werelddeel in ton (2010)



" class=

	aanvoer	afvoer	totaal
Europa	35.297.478	25.274.787	60.572.265
Zuid-Amerika	8.666.165	6.121.591	14.787.756
Noord- en Midden-Amerika	15.832.322	14.183.768	30.016.090
Afrika	9.820.461	9.921.047	19.741.508
Midden- en Verre Oosten	9.668.878	12.360.725	22.029.603
Nabije Oosten	12.236.773	16.554.504	28.791.277
Oceanië	1.297.714	719.476	2.017.190
Totaal	92.819.791	85.135.898	177.955.689

De partners in cijfers

	GHA	Alfaport	MLSO
Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf	VZW	Naamloze Vennootschap
Aantal werknemers (VTE)	1.661,9	5,3	8
Vertegenwoordigd aantal werknemers uit de haven		22.000	
Netto-inkomsten (publieke sector)	246.961.658,81		7.326.653,00
Netto-omzet (private sector)			
Totaal van het vermogen	1.091.622.150,89		166.714.285,00
Eigen vermogen		5.430.569,08	
Schulden (private sector)			
		514.073,88	
Totaal activa	1.219.647.437,20	5.962.023,97	166.714.285,00

Enkele mooie onderscheidingen

De Antwerpse havengemeenschap behaalde de jongste jaren tal van onderscheidingen. Hieronder enkele **voorbeelden**.

- **Lloyd's List Global Award 2010:** Port Operator of the Year
- **Veiligheidsaward 2009 vanwege de National Nuclear Security Administration (VS):** omdat de Antwerpse haven sinds 2007 op ruim veertig plaatsen intensief controleert op de aanwezigheid van producten met radioactieve straling. Deze nucleaire detectie maakt deel uit van het mondiale Megaportsinitiative dat de handel in nucleaire wapens moet ontmoedigen.
- **Shipping Star Award 2009:** de Shipping Star Awards zijn een initiatief van internetsite ShippingChina.com en worden uitgereikt op basis van stemmen van onder meer handelaren, expediteurs en logistieke bedrijven in China.
- **Best Dry Bulk Port 2009:** de genomineerde havens werden beoordeeld op onder meer de inspanningen die ze hebben geleverd om **bulkgoederen** op een efficiënte, veilige en milieuvriendelijke manier te behandelen, de kwaliteit van de logistieke nabehandeling, de klantvriendelijkheid, de investeringen in haveninfrastructuur en op de aanpak van hun management om lokale en internationale business te genereren. De haven van Antwerpen kreeg de beste beoordelingen voor deze parameters.



Ook de **bedrijven** die actief zijn in de haven ontvingen de voorbije jaren **tal van awards en erkenningen**. Dit duurzaamheidsverslag bevat **een overzicht** van deze erkenningen zoals dat op het moment van publicatie bekend was bij de havengemeenschap. De bedrijven worden aangemoedigd om **via deze website de lijst bij te werken en up-to-date te houden**.

Het gaat hem hierbij enkel over onderscheidingen, awards, erkenningen,... Veiligheids-, kwaliteits-, product- en andere certificaten worden niet opgenomen. Zo goed als alle bedrijven in de haven zijn immers op een of meerdere vlakken gecertificeerd met een schier eindeloos overzicht als gevolg.

Missie

De Antwerpse haven heeft de ambitie zich in de Hamburg-Le Havre range te positioneren als de koploper op het vlak van duurzaamheid.

Visie



In de 20ste eeuw lag de nadruk van het havenbeleid sterk op **de economische ontwikkeling**. De basisdoelstelling was het zo vlot mogelijk organiseren van diverse en altijd groeiende goederenstromen en het bewerkstelligen van een stabiele, goed opgeleide en omvangrijke tewerkstelling. Ook in de toekomst zal dat de kerntaak van de havengemeenschap blijven. Maar meer dan voorheen zullen een aantal maatschappelijke thema's de havenactiviteiten beïnvloeden. Milieubeheer krijgt een prominentere plaats. Het stakeholdermanagement dient verder ontwikkeld. Verder zal de haven de volgende decennia de politiek van economische diversificatie voortzetten om de synergie tussen maritieme handel, logistiek en industrie uit te breiden tot nieuwe, met de haven verbonden diensten. En, last but not least, zal meer dan voorheen worden ingezet op een voor de omgeving minder belastende wijze van achterlandvervoer.

De haven van Antwerpen ziet zichzelf als **een haven van en voor mensen**. Dit vraagt blijvende aandacht voor de betrokkenheid van de stad en de regio, en het verder verstevigen van het draagvlak van de moderne haven. De hoge productiviteit waarvoor onze haven wordt geroemd, kan enkel worden bestendigd door recrutering van de juiste mensen op de juiste plaats. De matching tussen vraag en aanbod van arbeid blijft een uitdaging. Een duurzame relatie met de werknemers en een doorgedreven promotie van havenjobs moet de arbeidscontinuïteit verzekeren en dat binnen een veilige werkomgeving.

Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren dat **de geografische ligging** van Antwerpen op zich al uniek is voor een toekomstgericht vervoersbeleid. Waar in de wereld kunnen de

grootste (container)zeeschepen 80 km landinwaarts varen tot in het hart van de meest geürbaniseerde en geïndustrialiseerde regio van Europa? Het is nagenoeg zeker dat de vervoerskosten over land onder invloed van de Europese en nationale regelgeving verder zullen stijgen. De landinwaartse ligging van de haven van Antwerpen wordt zo een belangrijke troef die de transportkosten beperkt en de transportgerelateerde milieueffecten minimaliseert. Dit gegeven wordt dan nog versterkt door de verdere uitbouw van de aanwezige trimodale ontsluitingsmogelijkheden voor het verdere achterlandvervoer.

Het is zo dat de bundeling van goederenstromen in een wereldhaven tal van nieuwe kansen biedt voor een vernieuwend **mobiliteitsbeleid**. De ultieme voorwaarde is uiteraard dat het transport van de goederen tussen het maritieme voorland en het continentale achterland probleemloos verloopt. Maar ook aan de landzijde biedt het mainportmodel belangrijke baten op het gebied van mobiliteitsbeheersing. Door het bundelen van grote ladingstromen in een haven met voldoende kritische massa zoals Antwerpen kan voldoende vrachtvolume worden geconsolideerd, waardoor het mogelijk wordt de binnenvaart en het spoor meer te benutten. Dit laat toe een uiterst milieuvriendelijke vervoerspolitiek te voeren. Dat komt tot uiting in de voor Antwerpen gunstige **modal split** die echter nog verder moet evolueren naar minder omgevingsbelastende modi.

Duurzaamheid betekent niet alleen het behoud en de versterking van de competitieve positie van de haven, maar ook een vitaal en crisisbestendig economisch weefsel opbouwen. Specifiek voor Antwerpen staat daarbij de uitbouw van een zo gediversifieerd mogelijke haven economie centraal (**mainportconcept**). Dit bevordert de stabiliteit van de haven economie en creëert tal van synergieën die de economische structuur van de haven versterken en bijgevolg haar attractiviteit.

Goed bestuur vereist visie en **een stabiel strategisch beleid** dat het roer niet omgooit bij elke conjuncturele omslag. Een go and stop- of een zigzagbeleid creëert én voor de havengemeenschap én voor de andere belanghebbenden alleen maar onduidelijkheid en onzekerheid. Het is de verdienste van het duurzaamheidsverslag een groot aantal elementen van duurzaamheid in een overzichtelijk geheel weer te geven. Het verslag vertrekt daarbij van een nulmeting van deze elementen.

Met het Totaalplan en de samenwerking tussen alle partners op havenniveau heeft het gemeenschapsgevoel een steviger fundament gekregen wat een gedragen langetermijnperspectief voor de haven van Antwerpen verder onderbouwt.

Met het duurzaamheidsverslag wil de havengemeenschap het draagvlak voor duurzaamheid vergroten voor de havengebonden bedrijven en actoren, wil ze duurzame investeringen aantrekken, de stakeholders niet alleen informeren maar ook betrekken bij de duurzaamheidsprestaties en de wereldwijde klanten van de haven van Antwerpen een efficiënte en economisch sterke partner aanbieden in de wereldwijde supply chain.

Een duurzame aanpak is immers de **basisvereiste** om te kunnen blijven groeien en door schaalvergroting op alle elementen van People, Profit en Planet vooruitgang te blijven boeken.

Strategie

De Antwerpse havengemeenschap heeft de **ambitie** om Antwerpen in de Hamburg-Le Havre range te positioneren als de koploper op het gebied van **duurzaamheid**. Deze doelstelling is ook terug te vinden in het Totaalplan van de Antwerpse haven.

De vier grote thema's van de supply chain en de zes thema's ter versterking van de gemeenschap moeten zorgen voor een vitale en doelmatige, milieuvriendelijke en gedragen haven.

Vitaal en Doelmatig

Een haven die bruist en zo de economische motor is van haar regio en achterland. Alle activiteiten worden effectief en efficiënt uitgevoerd. Onderstaande acties beïnvloeden de **profit**-zijde.



De **keuze voor Antwerpen** vergemakkelijken:

- als betrouwbare partner in de wereldwijde supply chain
- als mainport met een uitstekende nautische toegankelijkheid, polyvalent met een brede en continue dienstverlening, met synergieën tussen de verschillende functies (maritiem, logistiek, industrie)
- met haar cargogenererend vermogen van het achterland en de havenindustrie

- met beschikbare capaciteit voor containerbehandeling, een uniek pijpleidingennetwerk en de hoogste concentratie aan logistieke opslag- en distributieruimte
- en haar hoge arbeidsproductiviteit

De grote **toegevoegde waarde** van de haven voor Vlaanderen en België op een duurzame manier optimaliseren.

De **bereikbaarheid van het achterland** verbeteren zodat het intermodale transport van en naar Antwerpen kan groeien. De Masterplannen voor de binnenvaart, het spoor en de weg uitvoeren en ze laten aansluiten op het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van de overheid.

De Antwerpse haven sterker positioneren op de **wereldmarkt**. Duurzaamheid is daarbij een van de handelsmerken. Een dienstverlening aanbieden die tot de wereldtop behoort door te investeren in de verbetering van de operationele efficiëntie en de optimalisering van de nautisch-technische dienstverlening.

Bij de **ketenorganisatie** de bestaande en geplande vaarmogelijkheden maximaal benutten en een langetermijnvisie ontwikkelen op de nautische toegankelijkheid. Een geïntegreerde ketenbenadering vormt hierbij het sleutelwoord zodat de schepen niet enkel vlot de haven kunnen aanlopen, maar ook binnen de haven op een efficiënte manier worden behandeld.

Een sterk **innovatiebeleid** voeren om de concurrentiekracht en het imago van de haven op een hoog niveau te handhaven.

De **operationele efficiëntie** verbeteren door een hogere ruimteproductiviteit. Daarvoor moeten de komende jaren ongebruikte/onbruikbare gronden bouwrijp worden gemaakt.

Een **veilige en beveiligde haven** is een cruciale voorwaarde voor een vlot goederenverkeer. De goede reputatie van de Antwerpse haven (alle terminals voor zeescheepvaart beschikken over het ISPS-certificaat) behouden en waar mogelijk versterken.

Milieuvriendelijk



Een haven die oog heeft voor ecologie en natuur. Acties in het kader van **planet**.

- Op een proactieve, verantwoordelijke en kritische manier omgaan met de **milieu-uitdagingen**.
- Een **kenniscentrum** uitbouwen dat alle nuttige gegevens en data verzamelt om een gecoördineerd milieu- en natuurbeleid uit te voeren in het havengebied.
- De zorg voor het milieu laten evolueren van een potentiële hinderpaal voor economische expansie tot **een competitief voordeel** in vergelijking met de andere havens in de range.
- Proactief nagaan hoe de activiteiten zich verhouden tot de internationale, Europese en Vlaamse **milieudoelstellingen**.
- Omgaan met de milieu-uitdagingen vanuit een **maatschappelijke betrokkenheid**.
- Milieu-inspanningen en -strategieën toetsen op hun **effectiviteit en efficiëntie** in een globale milieucontext.
- Gebiedsgerichte en integrale vertaling van bovenstaande principes waar dit een meerwaarde betekent tegenover het sectorale milieubeleid.
- **Gebiedsgericht**: Door het specifieke karakter heeft de haven nood aan een complementair en aanvullend (en eventueel vervangend) beleid naast het sectorale beleid, in zoverre dat milieudoelstellingen daar meer mee gediend zijn. Op die manier wordt een effectief en efficiënter milieubeleid verzekerd.
- **Integraal**: De havengebruiker heeft er baat bij de milieuvraagstukken op een geïntegreerde wijze te bekijken. Dit omdat er cumulatieve effecten en interacties optreden tussen de milieucompartimenten.

Gedragen



- Een haven van en voor de mensen. Acties in het kader van **people**.
- Alert blijven voor **veranderende omgevingsfactoren** op nationaal en internationaal vlak. Aandacht blijven besteden aan de sociale aspecten van arbeid. Vorming, bijscholing en het aantrekken van voldoende personeel accentueren.
- Een **bijdrage** leveren aan het maatschappelijk streven naar een duurzamere samenleving met bijzondere aandacht voor omwonenden en werknemers.
- Het **maatschappelijk draagvlak van de haven versterken** bij alle stakeholders in binnen- en buitenland. Aandacht hebben voor soft values naast het creëren van werkgelegenheid en welvaart.
- Het belang van de haven van Antwerpen **beter bekend maken**, de sociale integratie met de stad en de ruimere omgeving bevorderen, en een maximale participatie van de betrokken actoren bewerkstelligen. De instrumenten die daarvoor worden gebruikt zijn divers en veelvuldig en worden op elkaar afgestemd via de overlegstructuren.
- Het imago van de Antwerpse haven als **aantrekkelijke werkgever** versterken.
- Zorg dragen voor een gezond **sociaal klimaat**.

Uitdagingen

Na bijna twee eeuwen onafgebroken havenuitbreiding is Antwerpen uitgegroeid tot een maritiem-logistiek en industrieel cluster van wereldformaat. De havengeschiedenis toont aan dat deze evolutie gepaard ging met groeiversnellingen maar ook met perioden van stagnatie en zelfs terugval. De belangrijkste havenoperators zijn er echter telkens in geslaagd om de haven economie weer op een groeipad te brengen via productinnovatie, uitbreiding van het productassortiment en omvangrijke investeringen in infra- en **superstructuur**.

Door de expansie van het afgelopen anderhalve decennium en na de ingebruikname van de "Ontwikkelingszone Saeftinghe" zal de haven echter haar **fysieke grenzen** bereiken. Voor het eerst worden beleidsmakers geconfronteerd met het begrip 'eindigheid' in de havenplanning. 'Eindigheid' is echter **eerder een uitdaging dan een probleem**. Om verder te groeien zullen inbreiding, herbestemming en investeringen de sleutelwoorden van de toekomst zijn samen met **duurzaamheid**. Want als het begrip 'eindigheid' een plaats krijgt in het havendiscours, zal het concept 'duurzaamheid' onvermijdelijk sterk aan belang winnen.

Maar tegelijkertijd is de haven in zekere zin ook slachtoffer geworden van haar succes. De enorme oppervlakte en de indrukwekkende goederenstromen creëren **zware uitdagingen op het vlak van capaciteit, milieu en efficiëntie van het logistieke proces**. Wil de haven haar steun bij het brede publiek behouden, dan zijn fundamentele oplossingen nodig. Tegelijkertijd nopen de snelle veranderingen in de wereldeconomie en de opkomst van nieuwe waarden beleidsvoerders en ondernemers andere accenten te leggen.

Kortom, de haven zal enkel een **mainport kunnen blijven** door op de huidige oppervlakte en de toekomstige Ontwikkelingszone Saeftinghe almaar meer trafieken en industriële en logistieke activiteiten een plaats te geven. Daarnaast moet ook de maritieme en continentale bereikbaarheid van de haven op langere termijn worden verzekerd en is het cruciaal de externe effecten van de havenactiviteiten op water, lucht en bodem minimaal te houden. Tot slot blijft de havengemeenschap een belangrijke werkgever. De strijd voor talent zal onverminderd voortwoeden.

Komen er geen antwoorden op deze uitdagingen, dan bestaat het **risico** dat de haven haar rol als economisch centrum verliest. Een herstructureringsproces is dan het logische gevolg. Het eerste scenario geniet uiteraard de voorkeur, al is het maar omdat het mainportscenario veruit de meeste baten voor de gemeenschap met zich meebrengt op economisch, sociaal en ecologisch gebied.

Naar het eerste verslag

Verslagprofiel

Het eerste duurzaamheidsverslag van de Antwerpse havengemeenschap heeft betrekking op de data van het jaar 2009. Indien beschikbaar worden de gegevens van 2010 al vermeld. Het verslag zal tweejaarlijks worden gepubliceerd.

Reikwijdte en afbakening

Duurzaamheid op verschillende niveaus

De oprichting in oktober 2010 van een '**Stuurgroep Duurzaamheid**' binnen het Totaalplan voor de Antwerpse Haven startte een proces van duurzaamheidsverslaggeving. In november 2010 werden vier thematische werkgroepen opgericht die rapporteerden aan deze stuurgroep:

- People sociaal intern: binnen het geografisch afgebakende havengebied, over personeelsaantallen en -beleid, opleidingen, arbeidsveiligheid,...;
- People sociaal extern: gemeenten in de rand van de haven, activiteiten buiten het havengebied,...;
- Planet: milieu: impact havenexploitatie en -ontwikkeling op leefmilieu;
- Profit: economische aspecten van de haven.

De stuurgroep duurzaamheid en de thematische werkgroepen bestonden uit vertegenwoordigers van de initiatiefnemers, aangevuld met andere stakeholders.

Er is gekozen om het duurzaamheidsverslag zoveel mogelijk op te stellen **conform de internationale Global Reporting Initiative-standaard**. Deze methodologie is niet alleen algemeen erkend, ze is tevens een van de meest omvattende, meest gestandaardiseerde en meest gebruikte methode voor ondernemingen die een duurzaamheidsrapport willen publiceren. Dit moet zorgen voor een kwaliteitsgarantie.



Deze kwaliteitsgarantie wordt nog versterkt door **de externe validatie** door een objectieve derde partij, in dit geval PwC Bedrijfsrevisoren, op een geselecteerd aantal indicatoren in het rapport, respectievelijk voor 2009 of voor 2009 en 2010. Deze validatie werd uitgevoerd volgens de '**International Standard on Assurance Engagements**' (ISAE) 3000 met een beperkte mate van zekerheid. ISAE 3000 is een model ontwikkeld voor de attestatie van niet-financiële data. Bij een attestatie met beperkte mate van zekerheid worden onder andere volgende **procedures** uitgevoerd: bespreking met de dataverantwoordelijke omtrent de opzet en de berekening van de indicator en in beperkte mate de validatie van de bekomen informatie. Dit is vergelijkbaar met een 'review' op financiële data en dus minder doorgedreven dan een audit.

De geattesteerde indicatoren zijn doorheen de tekst voorzien van het PwC-logo zoals hiernaast afgebeeld.

Omdat het duurzaamheidsverslag een gezamenlijk rapport is voor de Antwerpse havengemeenschap, rapporteert het over het havengebied zowel vanuit de taken/bevoegdheden van het GHA en de MLSO als vanuit de activiteiten van de havengemeenschap (Alfaport). Ook VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen Waasland en de Nationale Bank van België (NBB) stelden gegevens ter beschikking. Dit is **uniek**.

Het duurzaamheidsverslag gaat over het Antwerpse zeehavengebied; **geografisch afgebakend** binnen het plan-MER als het Meest Maatschappelijk Haalbare Alternatief (**MMHA**). Het MMHA is een streefbeeld van hoe de haven en haar omgeving er in 2030 moeten uitzien. Dit met de huidige kennis en ten behoeve van de afbakening van het havengebied. Het MMHA is een afbakening gebaseerd op planvariant B1 uit het plan-MER met enkele aanpassingen als gevolg van de milieueffectenbeoordeling. In dit verslag is deze afbakening nog verder aangepast op basis van het in 2009 goedgekeurde Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP) voor het grootstedelijk gebied Antwerpen, waarin de Scheldekaaien en het gebied Petroleum Zuid zijn opgenomen en dus niet meer tot het MMHA behoren. Voor de gegevens afkomstig van de Nationale Bank is Petroleum Zuid wel meegenomen. Een aanpassing zal daar gebeuren in de berekening als het RUP voor het havengebied definitief is goedgekeurd.

Alle indicatoren/gegevens gelden voor zover mogelijk dan ook voor dat geaggregeerde niveau. Waar dit niet zo is, wordt dit vermeld.

We hopen dat het duurzaamheidsverslag nuttig zal zijn voor individuele bedrijven als **kader en voorbeeld**. Het GHA, de MLSO en Alfaport of hun leden kunnen, aanvullend op dit gezamenlijk initiatief, individuele duurzaamheidsverslagen opstellen over hun activiteiten. Dit gebeurt dan in een afzonderlijk (geïntegreerd) jaar- of duurzaamheidsverslag.

Gevolgde methodologie

Volgens de GRI-beginselen

Dit rapport volgt **het protocol en de basisbeginselen** van het GRI.

Krachtens de beginselen op het gebied van **materialiteit** en controle zijn de meest relevante indicatoren gekozen waarop ondernemingen zich baseren om hun manier van werken te veranderen. Hierover hopen we relevante input van de stakeholders te krijgen.

Krachtens de beginselen op het gebied van **evenwichtigheid** en volledigheid komen zowel positieve als negatieve elementen aan bod over alle aspecten van **duurzame ontwikkeling**.

Tot slot eist het beginsel van de **vergelijkbaarheid** dat de prestaties met een ijkpunt en met andere relevante spelers kunnen worden vergeleken.

Met bijsturing volgens de eigenheden van de haven van Antwerpen

Aanpassingen en of aanvullingen aan de GRI-richtlijnen en -methodologie zijn gebeurd waar nodig, opdat het rapporteringskader relevant zou zijn voor de haven van Antwerpen. Die vergt door haar specifieke context **maatwerk**. De GRI-methodologie is in oorsprong bestemd voor multinationale ondernemingen. Bij gebrek aan indicatoren specifiek voor de realiteit van een havengebied, zijn een aantal **bijstellingen** noodzakelijk. Van de GRI-lijst zijn alleen die generieke indicatoren overgenomen die zinvol zijn in een havencontext. Zij zijn **aangevuld** met relevante indicatoren afkomstig van officiële bronnen en andere externe organisaties. Dit steeds binnen de perken van het protocol en de basisbeginselen zoals hierboven vermeld.

Bij de keuze van de indicatoren is er behalve met de GRI-lijst ook rekening gehouden met een aantal andere initiatieven die key performance indicatoren genereren, specifiek bestemd voor havens. Het betreft hier enerzijds indicatoren uitgewerkt binnen het project **PPRISM** (Port Performance Indicators, Selection and Measurement). PPRISM is een project gefinancierd door ESPO (European Sea Ports Organisation) en de Europese Commissie. Anderzijds gaat het ook om indicatoren die opgenomen zijn in SuPort, een instrument ontwikkeld door Arup voor de duurzaamheidsrapportering van Spaanse havens.

Gebruik van officiële gegevens

De gebruikte gegevens berusten zoveel mogelijk op officiële statistieken. **2009 is het basisjaar** omdat voor dat jaar vrijwel alle gegevens beschikbaar zijn. De beperkende factor hierbij is de beschikbaarheid van de gegevens die de Nationale Bank verzamelt via de jaarrekeningen van de bedrijven. Voor de overige indicatoren zijn de gegevens van 2010, indien beschikbaar, ook meegenomen om een zo actueel mogelijke weergave te realiseren.

Overleg met de stakeholders

De stakeholders werden al vroeg in het traject betrokken. De initiatiefnemers wensten een zo ruim mogelijk gedragen duurzaamheidsverslag. Ze engageerden zich dan ook om zoveel mogelijk rekening te houden met de gemaakte opmerkingen. Wanneer dit niet kon (bijvoorbeeld bij gebrek aan gegevens) of wanneer ze dit niet wensten, werd dit duidelijk toegelicht en gemotiveerd.

Binnen de groep van stakeholders verdient VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland een bijzondere vermelding voor hun bijdrage wat betreft de informatieverzameling over de industrie in de haven.

Een **eerste stakeholdersoverleg** vond plaats in februari 2011 met als doelstelling:

de verwachtingen van de stakeholders over ondermeer de mate van betrokkenheid en de mate van inbreng goed te begrijpen;
een inzicht te krijgen in de thema's die de stakeholders relevant vonden en waarover ze dus een rapportage verwachtten.

Alle stakeholders kregen vooraf een antwoordformulier als voorbereiding op dit overleg.

Op het overleg werd het proces geschetst en de rol die de stakeholders hierin konden spelen. Daarna lichtten de voorzitters van de vier thematische werkgroepen toe welke thema's en indicatoren aan bod konden komen, welke moeilijkheden er waren, waarover al gegevens beschikbaar waren,...

Nadien werd er gewerkt in vier thematische werkgroepen om dieper in te gaan op mogelijke indicatoren. De resultaten van de thematische discussies werden plenair besproken waarbij opnieuw de kans werd geboden om vragen te stellen en opmerkingen te maken, ook over die discussiegroepen waarbij men zelf niet betrokken was.

Dit eerste stakeholdersoverleg werd gevolgd door verschillende deelwerkgroepen waarbij er een terugkoppeling is geweest met betrekking tot de indicatoren en eventuele moeilijkheden of aanpassingen.



Op 6 september 2011 vond **een tweede stakeholderconsultatie** plaats waarop de structuur en de basisteksten van het verslag werden voorgelegd. Na een plenaire toelichting over de afgelegde weg en de stand van zaken. Deze werkgroepen werden bewust gemengd samengesteld. Op die manier werd duidelijk of ook niet-specialisten bepaalde thema's goed begrepen.

Op 9 november 2011 ten slotte werd tijdens **een derde stakeholderconsultatie** de volledige inhoud van het verslag voorgelegd.

Qua **publicatievorm** viel de keuze op een website in combinatie met een kort, bondig en zeer toegankelijk gedrukt verslag. De initiatiefnemers wensden hiermee het verslag en de ideeën rond **duurzaamheid** breed te verspreiden, meer mogelijkheden tot interactiviteit te bieden en terzelfdertijd de output op een duurzame manier te verspreiden. Het gedrukte beknopte verslag werd gerealiseerd op FSC-gecertificeerd papier met bio-afbreekbare inkt.

Overzicht stakeholders

Bedrijven (via bedrijfsorganisaties)

Algemene beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (ABAS)
Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV)
Belgian Association of Tank Storage Operators (BATO)
Centrale der Werkgevers aan de Haven van Antwerpen CVBA (CEPA)
Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV)
Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen (KVBG)
Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen (VEA)
VOKA Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland

Vakbonden

ACV
ACLVB (VSOA)
ABVV
VSOA

Lokale overheden

Gemeente Beveren
Gemeente Sint-Gillis-Waas
Gemeente Stabroek
Gemeente Zwijndrecht
Provincie Antwerpen
District Berendrecht-Zandvliet-Lillo
District Ekeren
Havencentrum Lillo
Provincie Oost-Vlaanderen
Stad Antwerpen

Natuurbeweging

BBL
Natuurpunt

Landbouw

Algemeen Boerensyndicaat (ABS)
Boerenbond

Transport

Infrabel
NMBS
NMBS Logistics
Rail Force

VOKA Commissie Binnenvaart

FEBETRA

Transport en Logistiek Vlaanderen

LOGOS (Vormingsfonds van het Paritair Comité nr. 226 (PC 226)) voor de bedienden uit de internationale handel, het vervoer en de logistiek)

OCHA (Opleidingscentrum voor Havenarbeiders vzw)

Met **essenscia** (multisectorale koepelorganisatie van de chemie en de life sciences) werd vooraf overleg gepleegd. Essenscia nam echter niet deel aan de werkgroepen. De **Nationale Bank van België** heeft data aangeleverd uit de jaarbalansen en sociale balansen in functie van diverse indicatoren. De **Vlaamse overheid** werd betrokken bij het verslag via het opvragen van informatie voor de indicatoren bij en informele gesprekken met de Vlaamse Milieumaatschappij, INBO en OVAM.

Stop 1: Toegangspoort tot Europa

Antwerpen behoort al enkele eeuwen tot de belangrijkste havens ter wereld. Momenteel is ze **de tweede grootste haven van Europa**. In 2010 werden er zowat 180 miljoen ton goederen naar Antwerpen verscheept vanuit alle delen van de wereld. Omdat Antwerpen **centraal in Europa** ligt, is de Antwerpse haven de belangrijkste toegangspoort tot Europa.

Rederijen hebben meer dan één **goede reden om voor Antwerpen te kiezen**. De combinatie van een efficiënte en zorgzame cargo handling, een uitgebreid logistiek netwerk en een sterk aanbod aan industrie en productie maken Antwerpen immers tot **een veelzijdige haven**.

De Antwerpse haven is tot slot ook **een veilige haven**. Goederen- en afvalstromen ondergaan strenge controles. Arbeidsveiligheid staat hoog in het vaandel.

De haven van Antwerpen biedt haar gebruikers heel wat troeven. Maar wie zijn die gebruikers en over welke troeven gaat het?

De gebruikers

Rederijen exploiteren schepen en zetten ze in om containers of goederen te transporteren overzee. Rederijen betalen havenrechten om hun schepen de haven te laten aanlopen. In deze zin zijn zij rechtstreeks klant van de haven.

Terminaluitbaters zijn bedrijven die een haventerminal exploiteren. Een haventerminal is een kadegebonden terrein dat ingericht is om goederen te laden en te lossen. Een terminal vormt het begin- en eindpunt van een transportbeweging via zeevaart, binnenvaart, het spoor of de weg. De terminaluitbaters worden meer en meer multinationale dienstenondernemingen, die wereldwijd aan hun klanten een netwerk van haventerminals kunnen aanbieden.

Verladers zijn bedrijven die goederen aankopen, eventueel verder bewerken en verkopen. Zij gaan voor het verschepen van hun goederen in zee met rederijen. **Traders** richten zich op het aankopen en doorverkopen van goederen. Een **expediteur** is een logistieke dienstverlener die onder contract distributieactiviteiten levert voor een verlader.

Voor al deze gebruikers zijn zowel kosten als snelheid **bepalende factoren** naast dienstverlening en betrouwbaarheid. Waar echter vroeger het louter logistieke proces (goederen vervoeren van A naar B) centraal stond, **wint nu het geïntegreerd supply chain denken aan belang**. Daarin vinden ook de duurzaamheidsaspecten van het havenaanbod meer en meer hun plaats als criteria voor de keuze van haven. Een keuze waarbij de link naar het aanbod van **consessiehouders** en de ontsluiting naar het achterland via **binnenvaart, spoor en pijpleidingen** ook een rol speelt.

Het aangaan van duurzame doelstellingen en commitments door deze spelers gebeurt vanuit **een toenemende emancipatie van de eindconsument**. Eindconsumenten hechten meer en meer belang én aan de kwaliteit van de producten die ze kopen én aan de manier waarop producten zijn gemaakt en getransporteerd én de gevolgen daarvan voor de mens en de omgeving.

De troeven

Vooreerst is er natuurlijk **de ligging** van de Antwerpse haven. Goederen kunnen 80 kilometer landinwaarts per schip worden vervoerd, vooraleer ze verder worden verspreid over het Europese achterland. De klant vaart letterlijk Europa binnen. Dit beperkt niet enkel de transportkost. Het is ook een stuk efficiënter dan het vervoer per vrachtwagen. **Stop 5** van onze route door de haven gaat dieper in op dit aspect.

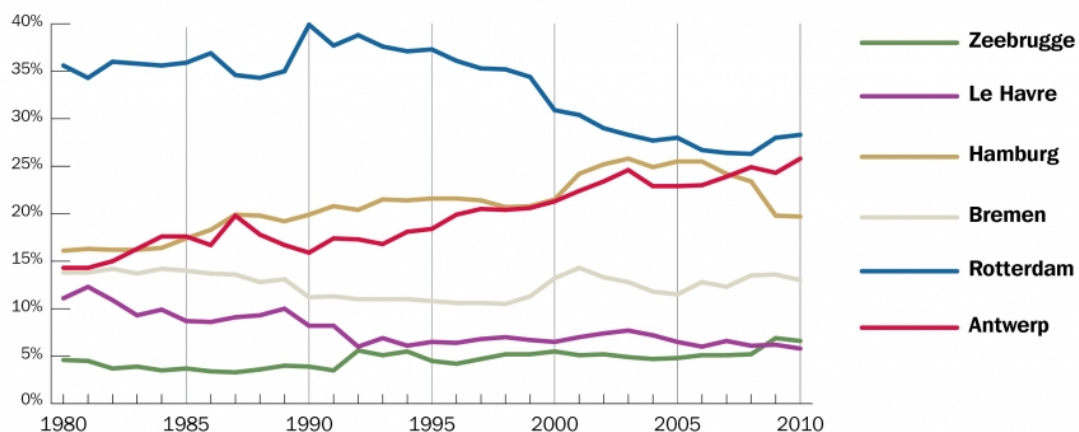
Een uitgebreid netwerk van pijpleidingen en auto-, spoor- en waterwegen verzekert vervolgens **een snelle bediening van de Europese markt**. Een niet onbelangrijke troef als 60% van de Europese koopkracht zich in een straal van 500 kilometer rond Antwerpen bevindt!

Onze haven kan ook werkelijk **elk type van trafiek** aan en dat met een alom gewaardeerde productiviteit. Een aantrekkelijk **aanbod aan industrie en productie**, met bijvoorbeeld het grootste petrochemiecluster in Europa, is een verdere exponent van haar veelzijdigheid.

Goederen goed behandelen

In 2009 behandelde de haven van Antwerpen 157,8 miljoen ton goederen. 16,7% minder dan in 2008 als gevolg van de wereldwijde economische crisis. (2010 was alweer goed voor **178,2 miljoen ton goederen**. Dubbel zoveel als 20 jaar geleden!) De haven kan daarbij elk type van trafiek aan, gaande van containers over massagoed tot roro.

Containers



Grafiek 1.01

Evolutie marktaandeel tonnen containertrafiek in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010 (bron: havenbedrijven)

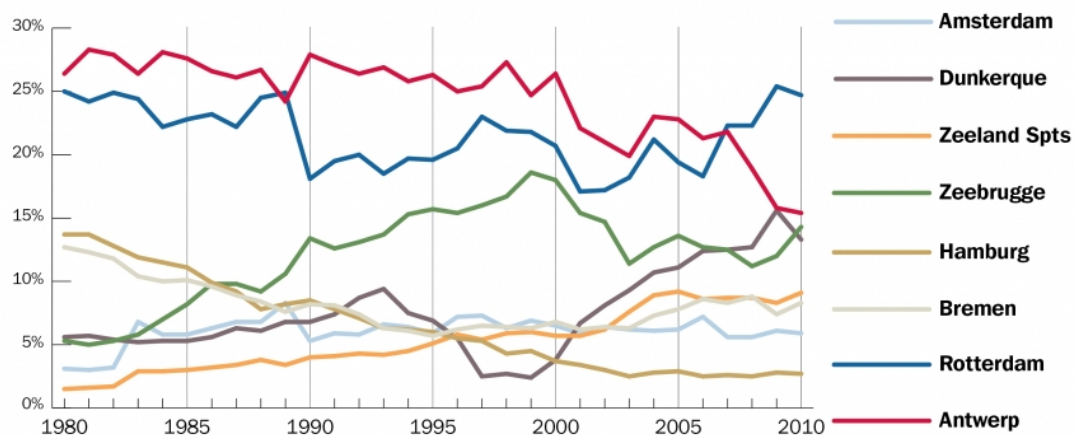
De haven laadt en lost **jaarlijks zo'n 8,5 miljoen standaardcontainers**. Als u weet dat 1 container gelijk staat met de inhoud van zo'n 300 winkelwagentjes dan is deze trafiek goed voor 2,5 miljard bezoeken aan de supermarkt!

Antwerpen wist de voorbije jaren haar marktaandeel onafgebroken te verbeteren; ook tijdens de crisis en het daaropvolgende jaar. Antwerpen stak Hamburg voorbij om zo de tweede containerhaven in Europa te worden na Rotterdam.

Het succes van de containertrafiek is vooral te danken aan **de aanwezigheid van verschillende gespecialiseerde containerterminals**. De ingebruikname van het Deurganckdok in 2005 verdubbelde de capaciteit van het containerverkeer. Containerverwerking blijft dus ook in de toekomst één van de belangrijkste troeven van de haven.

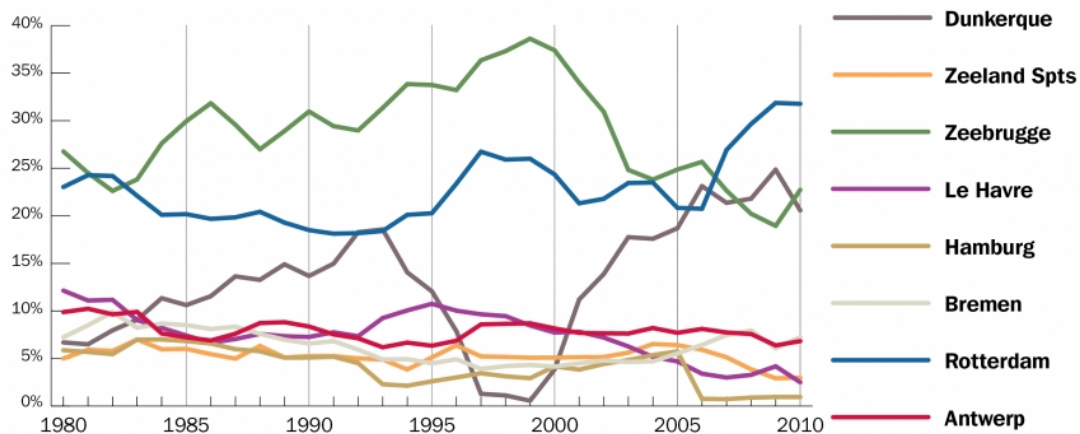
Stukgoed

Antwerpen is de belangrijkste Europese haven voor conventioneel stukgoed. Voor de verwerking van **fruit, koffie en hout** is zij de nummer één in Europa. Met de behandeling van 10 miljoen ton **staal en non-ferro metalen** is het zelfs de belangrijkste staalhaven in de wereld. Ondanks het recente verlies van een stuk marktaandeel blijft Antwerpen een belangrijke Europese haven in dit segment.



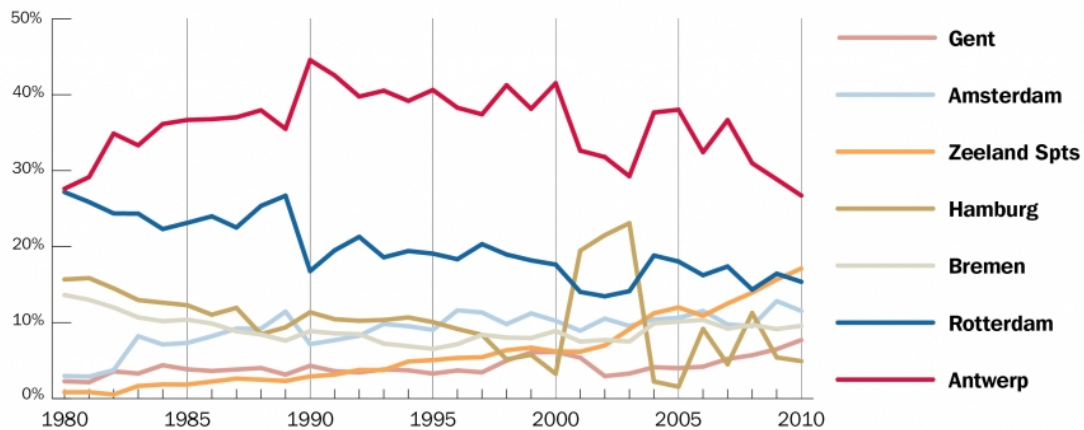
Grafiek 1.02

Evolutie marktaandeel tonnen niet gecontaineriseerd stukgoed in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010 (bron: havenbedrijven)



Grafiek 1.03

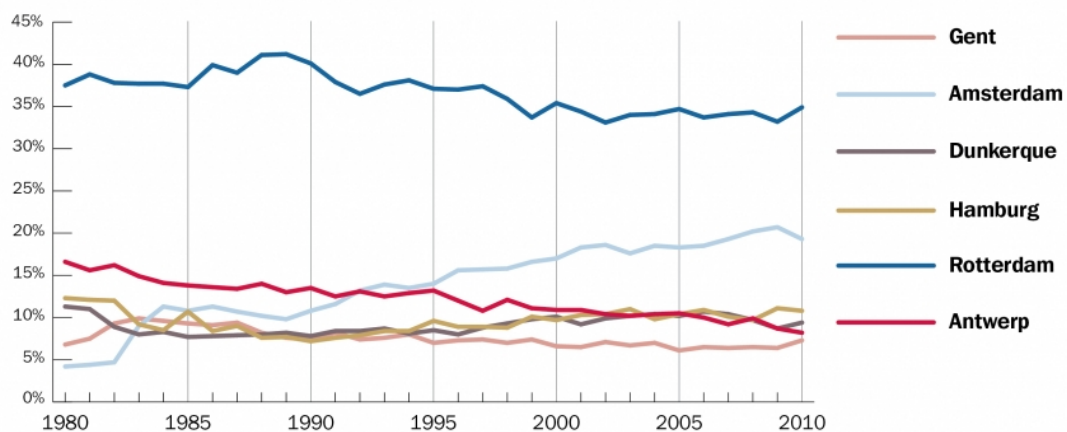
Evolutie marktaandeel tonnen ro/ro in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010. De definitie van ro/ro is niet in alle havens gelijk. Zo nemen sommige havens het verkeer per ferryboat ook mee als ro/ro. (bron: havenbedrijven)



Grafiek 1.04

Evolutie marktaandeel tonnen conventioneel stukgoed in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010 (bron: havenbedrijven)

Droog massagoed



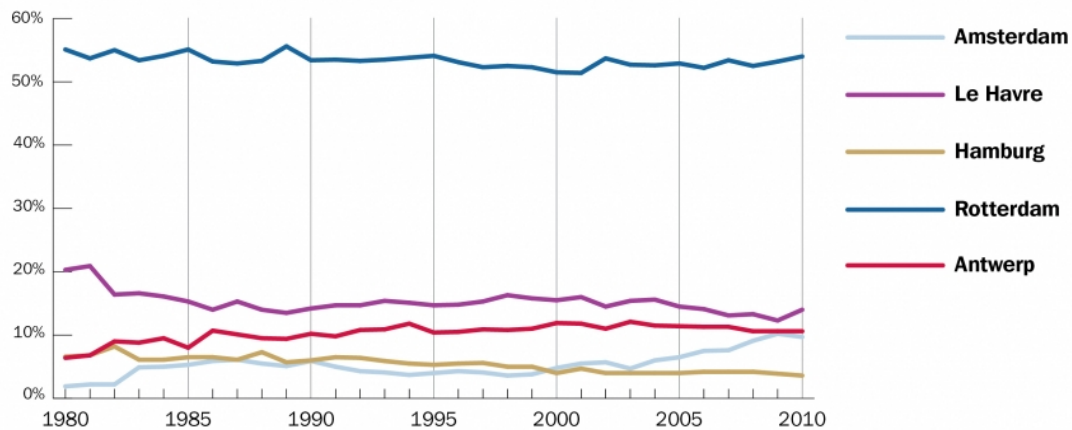
Grafiek 1.05

Evolutie marktaandeel tonnen droog massagoed in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010 (bron: havenbedrijven)

Antwerpen heeft een uitstekende infrastructuur om droog massagoed snel en efficiënt te verwerken. De belangrijkste **bulkgoederen** zijn **steenkool, ijzererts, andere ertsen en kaolien**. Ze zijn vooral afkomstig van Rusland, Algerije en Noord-Amerika.

De overslag van droog massagoed neemt af. De omvang van deze trafiek hangt nauw samen met de vraag uit het industriële achterland.

Vloeibaar massagoed



Grafiek 1.06

Evolutie marktaandeel tonnen vloeibaar massagoed in de verschillende havens in de range Hamburg-Le Havre over de periode 1980-2010 (bron: havenbedrijven)

Jaarlijks 'vloeit' er ongeveer 40,9 miljoen ton vloeibaar massagoed doorheen de haven. **Chemische producten en ruwe aardolie** vormen de hoofdmoot. Een ondergronds netwerk van 350 kilometer pijpleidingen zorgt voor een snel, veilig en betaalbaar transport van de ruwe aardolie die rechtstreeks vanuit Rotterdam wordt aangevoerd. Verschillende terminals bieden in totaal zo'n 5,4 miljoen m3 opslagcapaciteit.

Het marktaandeel in de Europese trafiek van vloeibaar massagoed is stabiel tot lichtjes stijgend. Indien ruwe aardolie niet zou worden meegerekend, zou het aandeel zelfs toenemen.

De aanwezigheid in onze haven van een petrochemische cluster van wereldformaat (link naar kaderstukje over het petrochemische cluster) maakt dit type van trafiek natuurlijk van strategisch belang.

Een veilige haven

Rederijen die Antwerpen aandoen, weten dat hun schepen én goederen op een veilige manier doorheen de haven worden geloodst. De haven wint er zelfs **awards** mee. Maar bovendien komen de schepen aan in een veilige en beveiligde haven, waar ze bovendien hun afval op een milieuveilige manier kunnen afgeven.

En natuurlijk is er de veiligheid van alle havenmedewerkers. Die komt uitgebreid aan bod in **stop 4**.

Veilige en beveiligde haven

ISPS - Alfapass

De aanslagen van 11 september 2001 zetten aan tot strenge(re) veiligheidsvoorschriften. Zo kwam op 1 juli 2004 de **International Ship and Port facility Security Code (ISPS)** in voege, opgesteld door de International Maritime Organisation (IMO).

Deze **ISPS-code** bevat een aantal verplichtingen betreffende veiligheid en beveiliging. Zo schrijft ze voor dat alle watergebonden terminals een toegangscontrole moeten organiseren. In 2010 voldeden 83 faciliteiten aan de vereisten van deze ISPS-code.

Op Belgisch niveau geldt er bovendien dat alle personen, die toegang krijgen tot een terminal, geregistreerd moeten worden. Om wachttijden aan de terminals te vermijden verloopt alles best zoveel mogelijk geautomatiseerd en via één systeem. De Antwerpse havengemeenschap heeft daarom het **Alfapass** Card Management System ontwikkeld (Alfapass). De kaart bevat de persoonsgegevens van de houder, die zelf de kaart betaalt. De terminals beslissen vervolgens of ze toegangsrechten verlenen aan de Alfapass-houder. Deze heeft het voordeel dat hij in de haven veel vlotter kan circuleren dan een occasionele bezoeker zonder Alfapass.

Het aantal uitgeleverde Alfapassen schommelt rond 36.000 stuks. De meeste terminals zijn ermee uitgerust.

Authorised Economic Operator (AEO)

Het **AEO Certificaat** wordt door de douane afgegeven aan bedrijven die internationaal actief zijn. Een AEO Certificaat, dat geldig is in de hele Europese Unie, biedt bedrijven voordelen in het internationale handelsverkeer. Het is een maatstaf van betrouwbaarheid in de internationale handelsketen. Zo worden ze bijvoorbeeld minder streng gecontroleerd bij grensoverschrijdende handel waardoor het oponthoud bij grenzen afneemt. Om de status van Authorised Economic Operator te krijgen moet een bedrijf aan een aantal veiligheidscriteria voldoen. Deze criteria zijn gebaseerd op het Communautair douanewetboek en bijpassende toepassingsverordeningen.

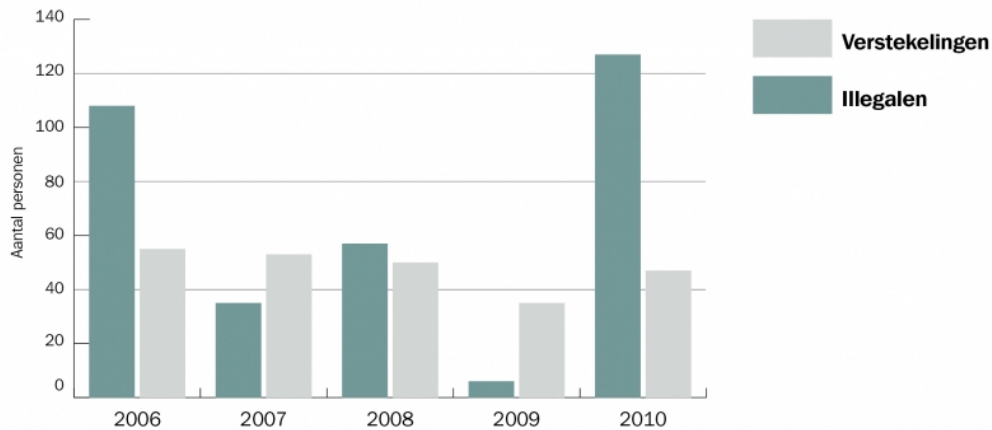
Er zijn drie soorten AEO-certificaten:

- certificaat AEO Certificaat douaneprocedures (**AEOC**)
- certificaat AEO Certificaat beveiliging (**AEOS**)
- het full AEO Certificaat (**AEOF**)

De mate waarin een bedrijf faciliteiten krijgt bij controle is afhankelijk van het soort certificaat.

De AEO Certificaten worden in de Antwerpse haven sinds 2008 uitgereikt. Het aantal toegekende certificaten is duidelijk in stijgende lijn.

Ongewenste passagiers

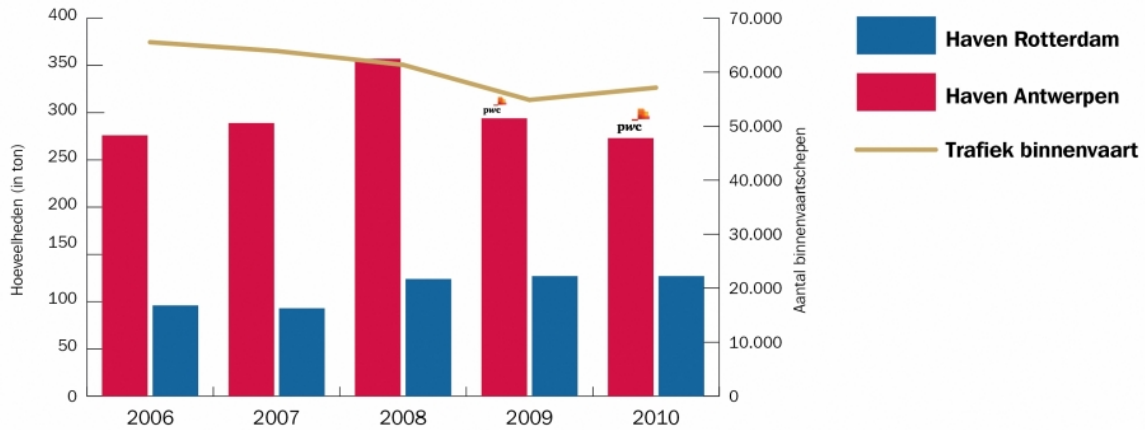


Grafiek 1.07

Aantal door de scheepvaartpolitie geregistreerde illegalen en verstekelingen
(in 2009 was de registratie van illegalen onvolledig)(bron: scheepvaartpolitie)

De douane beschikt zowel op Linker- als op Rechteroever over vaste en mobiele scanners om containers te controleren op onder meer de aanwezigheid van ongewenste passagiers, maar ook elders in het havengebied worden er strenge controles uitgevoerd om het aantal ongewenste passagiers zo klein mogelijk te houden. Er wordt daarbij binnen de haven een onderscheid gemaakt tussen **verstekelingen**, personen die illegaal met een schip meekomen, en **illegalen**, personen die illegaal met een schip proberen te vertrekken. De aantallen vertonen grote schommelingen doorheen de jaren.

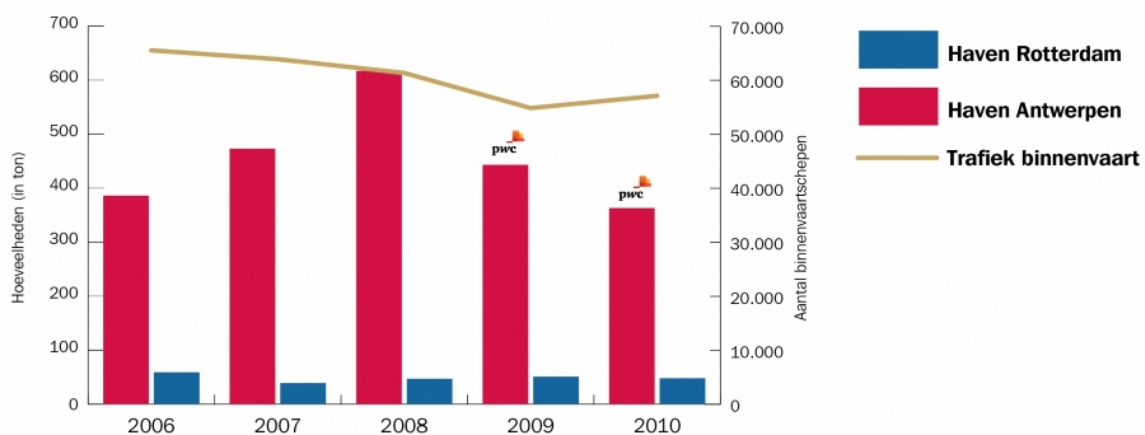
Afval verzamelen. Ook voor schepen!



Grafiek 1.08

Oliehoudend- en divers gevaarlijk afval ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

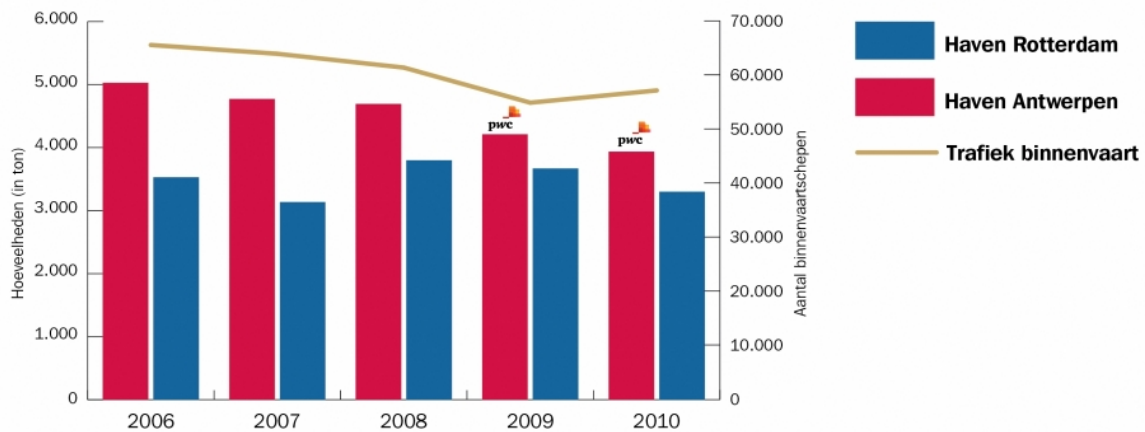
De haven van Antwerpen stimuleert de zee- en binnenscheepvaart om zelf haar afval binnen te brengen. Voor de zeevaart is dit geregeld via algemene internationale afspraken in het kader van het **MARPOL** (MARine POLLution) verdrag en de Europese richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. De haven heeft hieraan een eigen specifieke invulling gegeven. Het afvalbeheerssysteem voor zeevaart, waarbij de schepen via een financiële tussenkomst aangemoedigd worden om afval af te geven en ook intensief worden gemonitord via een informatiesysteem, wordt zelfs als voorbeeld genoemd voor andere Europese havens.



Grafiek 1.09

Divers niet gevaarlijk afval ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

Ook de binnenvaart wordt gestimuleerd om hun afval af te geven. In de haven van Antwerpen zijn er **drie afvalparken voor binnenschippers**. Zij kunnen er niet gevaarlijke afvalstoffen gratis afgeven, zeven op zeven dagen gescheiden deponeren in de voorziene afvalcontainers. Ook gevaarlijke afvalstoffen kunnen ze tijdens de werkuren gratis kwijt onder toezicht van de afvalparkwachter. Naast de afvalontvangstvoorzieningen aan land, kunnen binnenschippers gebruik maken van de bilgeboden voor de afgifte van hun bilgewater, huisvuil en klein gevaarlijk afval.

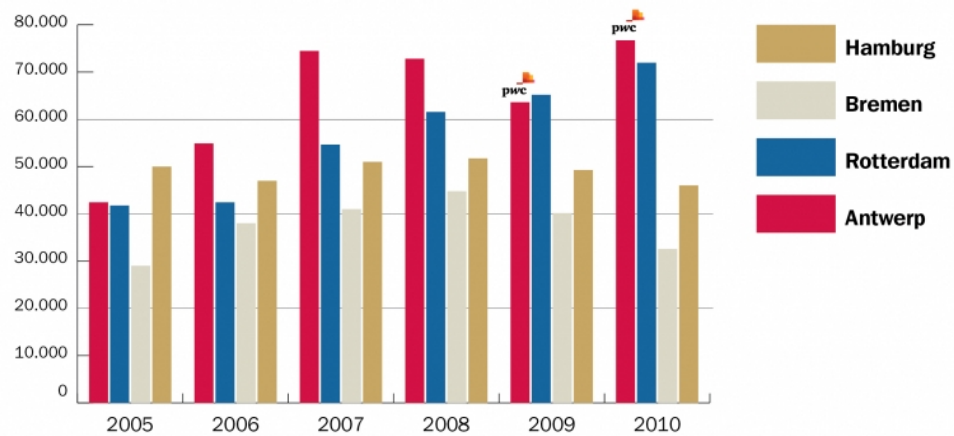


Grafiek 1.10

Bilgewater en afvalolie ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

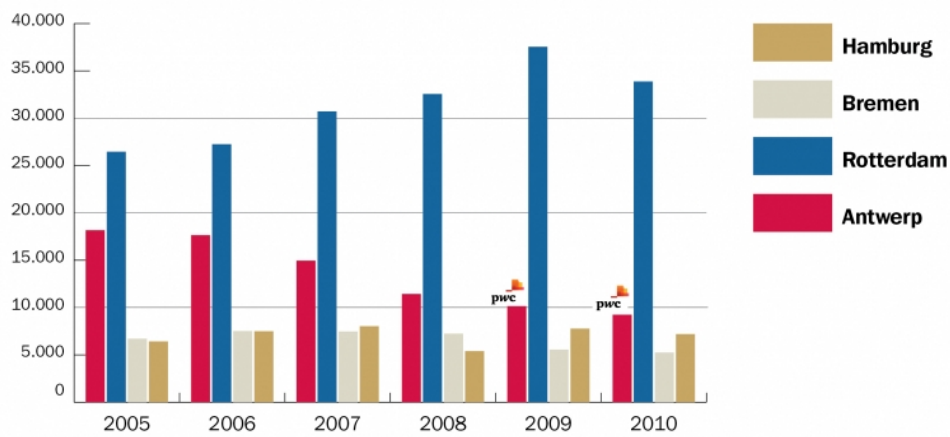
Deze inspanningen leverden **resultaten** op. Het volume ingezameld afval van de binnenvaart nam tot 2008 toe, zelfs bij een dalende trafiek. De daaropvolgende economische crisis drukte het aantal scheepvaartbewegingen nog sterker, waardoor ook de hoeveelheid afval afnam.

Ook de **zeescheepvaart** levert inspanningen, getuige de grote opgehaalde volumes voor verschillende soorten afval die in de Antwerpse haven worden afgegeven, namelijk oliehoudend en scheepsbedrijfsafval (huishoudelijk afval, plastic en etensresten). De afname van deze laatste categorie over de jaren en tegelijkertijd een toename in de haven van Rotterdam is enerzijds te verklaren door het aantal aanlopen, 35.000 in Rotterdam tegen 15.000 in Antwerpen. Dit kan het verschil echter niet volledig verklaren. Mogelijk ligt de oorzaak ook in het verschillende bijdragensysteem voor scheepsbedrijfsafval. De bijdrage die betaald moet worden voor de afgifte van oliehoudend afval is daarentegen overal gerelateerd aan de hoeveelheid die afgegeven wordt.



Grafiek 1.11

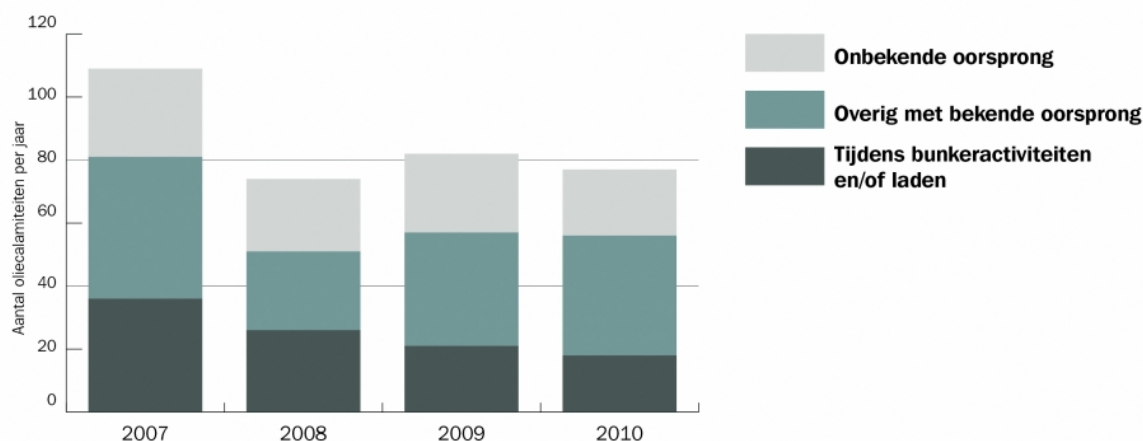
Oliehoudende afvalstoffen afkomstig uit de zeevaart en ingeleverd in een van de vier weergegeven havens (bron: havenbedrijven)



Grafiek 1.12

Huishoudelijk afval, voedselresten en plastic afval afkomstig uit de zeevaart en ingeleverd in een van de vier weergegeven havens (bron: havenbedrijven)

Olielekken onder controle



Grafiek 1.13

Aantal geregistreerde oliecalamiteiten in de Antwerpse havendokken gedurende de periode 2007-2010 (bron: GHA)

Het aantal geregistreerde incidenten waarbij er olie in het oppervlaktewater terecht kwam van bekende en onbekende oorsprong varieert tussen de 70 en 110 per jaar. Door het opstellen en in uitvoering brengen van een **oliecalamiteitenplan** hoopt het GHA dit aantal op termijn terug te brengen.

Environmental Ship Index (ESI)

Vanaf 2011 voert Antwerpen de Environmental Ship Index (ESI) in die eind 2010 door de International Association of Ports and Harbours (IAPH) werd gelanceerd. Deze internationale standaard belooft meer milieuvriendelijke zeeschepen in het kader van de **duurzame ontwikkeling** van de havens.

De haven van Antwerpen is één van de initiatiefnemers van de Environmental Ship Index samen met de havens van Le Havre, Bremen, Hamburg, Rotterdam en Amsterdam.

Rederijen kunnen hun ESI-score berekenen op www.environmentalshipindex.org. Voor het bekomen van het certificaat baseert men zich op de uitstoot van stikstofoxides (**NOx**) en zwaveloxides (**SOx**). De zeeschepen moeten qua emissies beter scoren dan de huidige IMO-standaard (International Maritime Organisation).

Parkeer eens een zeeschip

Kaai 63. Het immense gebouw aan de Siberiabrug is letterlijk en figuurlijk een monument in de Antwerpse haven. Dit gebouw biedt nu nog onderdak aan de technische diensten van het Gemeentelijke Havenbedrijf maar gaat een nieuwe toekomst tegemoet. Binnen enkele jaren wordt dit het nieuwe Havenhuis naar een ontwerp van de internationale toparchitecte Zaha Hadid waarbij met behulp van de BREEAM beoordelingsmethode de duurzaamheidsprestatie van het gebouw is geoptimaliseerd. Nog voor de realisatie kreeg het ontwerp een duurzaamheidsprijs.

We hebben afgesproken voor de ingang. Een kordate kennismaking, aandachtige ogen, geen franjes maar wel vriendelijk. Kortom: wat je mag verwachten van een sleepbootkapitein. Kapitein Sabrina Blommaert was in 2007 de eerste en is nog altijd de enige vrouwelijke sleepbootkapitein binnen het Antwerpse Sleepbedrijf dat deel uitmaakt van het Gemeentelijk Havenbedrijf.

Dag, nacht en wacht

Was dit een dagshift, dan zou Sabrina al ruimschoots twee uur in de weer zijn. En zo word ik meteen meegezogen in **de werkregeling van een sleepbootbemanning** in de Antwerpse haven.

Een **werkweek**, die overigens niet op maandag hoeft te starten, telt altijd 5 dagen en begint met 2 dagshiften (7u45 tot 19u45). Dan volgt een dag 'wacht' wat betekent dat je tussen 6u00 en 22u00 beschikbaar moet zijn om bijvoorbeeld een zieke collega te vervangen, extra-drukke op te vangen,... Niet zelden draait dat uit op 'een late shift' (14u00 tot 2u00) of een nacht (19u45 tot 7u45). Op die dag wacht volgt dan 2 dagen na elkaar een nachtshift (19u45 tot 7u45). Heb je tijdens je dag wacht een nachtshift moeten draaien dan krijg je dus 3 dagen na elkaar een nachtshift voor je kiezen. Na deze 5 dagen volgt een **rustperiode**; 3 dagen in de zomer of 5 dagen in de winter. Op **jaarbasis** moeten bemanningsleden zo 1.880 uren presteren. Voor de meesten echt geen probleem. "Je kunt nogal moeilijk midden in het dok je sleeplijn lossen omdat je shift eropzit, nietwaar?"

Dit complexe werkschema wordt voor iedereen een jaar vooraf vastgelegd. "Collega's van andere havens vinden het vrij speciaal", weet Sabrina.

Nooit hetzelfde en toch vertrouwd

De shift begint op kaai 602 bij de **werkleider**. Hij bepaalt of je een zeeschip gaat oppikken en waar dat heen moet dan wel of je een collega aflost. Nog even het werkkanaal bepalen waarlangs de radiocommunicatie zal lopen en weg ben je. Eens de taak volbracht, meld je je weer aan voor de volgende opdracht.

De naam van het schip klinkt vaak vertrouwd in de oren. Van waar het komt. Naar welke ligplaats het gaat. De lading. Vervoert het **bulkgoederen**, dan ligt het dieper en is het minder wendbaar. Alles gaat trager. **Containerschepen** prijken dan weer hoog op het water. Minder log dus. De omvang alleen al, de enorme kracht van hun motoren, boegschroeven,... alles erop en errond straalt uit dat het vooruit moet gaan. Time is money.

"Ik heb trouwens altijd al de grote zeeschepen gedaan", zegt Sabrina. Vooral met het

schroefwater van die mastodonten blijft het opletten geblazen. De enorme waterverplaatsing kan de sleepboot sterk slagzij laten maken.

Tussen de kapitein en de rest

De **zee- en rivierloodsen en de kapiteins van de zeesleepboten** staan in voor een veilig parcours van de zee over de Schelde tot in de havensluizen, 80 kilometer landinwaarts. Daar nemen de havenloodsen en de sleepbootkapiteins van het Sleepbedrijf het van hen over.

Sabrina's **werkterrein** ligt dus binnen de haven, zowel op de Rechter- als op de Linkerscheldeoever. Dat geldt trouwens ook voor haar levenspartner Erik, sleepbootkapitein sedert 2004, die het gesprek aandachtig mee volgt. ("We moeten straks nog ergens naartoe dus zijn we maar samen gekomen.")

De **havenloods** staat als het ware tussen het zeeschip en 'de rest van de haven'. Hij zorgt ervoor dat de bruggen tijdig open staan, waarschuwt de binnenschepen, houdt contact met de havenautoriteiten en adviseert de kapitein van het schip bij de manoeuvres. Deze laatste blijft echter wel de eindverantwoordelijke.

Sabrina's ogen lichten op wanneer ze vertelt hoe ze zeeschepen 'parkeert'. Groot of klein; vaak liggen ze aan de Antwerpse havenkaaien niet verder dan 10 meter van elkaar! "Onze collega's van de privé-sleepdiensten kennen dat niet. Maar ja, wij weten dan weer niet wat het is om een boot op te pikken 'in de vlucht' op zee of op de Schelde."

Sleepboten komen altijd weer recht

Een sleepboot die werkelijk kopje onder zou gaan (denk aan het schroefwater daarnet...), komt altijd weer recht. Tenminste...als de bemanning de basisveiligheidsvoorschriften respecteert:

- alle deuren gesloten zodat er geen water kan binnendringen;
- iedereen helm op en zwemvest aan;
- tijdens het slepen iedereen 'binnen'.

Net zoals haar collega's kijkt Sabrina hier bijzonder streng op toe. Er gebeuren dan ook nagenoeg geen ongevallen. "Al ben je altijd gebaat met nog meer opleiding", meent Sabrina.

Langzaam maar zeker

"Met de jaren zie ik **meer en meer dames** in de haven", stelt Sabrina. "Het groeit, maar traag." Zo heeft ze weet van 5 dames bij de baggerdienst (Sabrina's eerste job bij het Havenbedrijf), 9 dames bij het Sleepbedrijf (matrozen wel te verstaan), ook 1 dame in opleiding voor machinist. Bij de sluizen is er zelfs veel verbetering te merken. Het gaat hier dan wel om dames die varen of actief zijn in de buitendienst. "In de kantoren zal je meer vrouwen ontmoeten. En de juiste cijfers zullen ze hier wel ergens hebben."

Hoe het zit met **de combinatie werk-gezin?**. Een vraag die de sleepbootkapitein waarschijnlijk al vaak gehoord heeft. Zou ik ze ook stellen mocht ik enkel Erik interviewen? Hoe dan ook. Sabrina verpinkt niet. "Wil je het gemakkelijk hebben, kies dan voor een 9-5 job", is haar antwoord. "Het is je eigen keuze. Je weet dus waar je voor staat." Haar zoontje van 11 weet zich al goed alleen uit de slag te trekken, maar met jongere kinderen is een goede opvang zondermeer een must.

Hier drijft bijna niets meer rond

Voor het koppel staat het als een paal boven water dat de Antwerpse haven de jongste 10 jaar mooie resultaten boekt als het gaat om afvalophaling en -bestrijding, waterkwaliteit, visbestand,... "Nu is het probleem weer dat er meer algen aan de schepen blijven hangen. Maar dat is toch gewoon omdat het water veel properder is geworden!", luidt het.

Onder **duurzaamheid** verstaan ze, eigenaardig of niet, ook veiligheid. "Alles is nu afgespannen. Je komt er zomaar niet meer in of uit. En dat is een goede zaak. Minder 'toeristen' betekent minder sluikstorten, minder inbraken op de schepen,..."

Sabrina ziet de haven verder groeien, er wordt gebouwd en gerenoveerd, de schepen worden almaar groter en nieuw materiaal moet de begeleiding nog efficiënter maken, persoonlijk kijkt ze alvast uit naar de krachtiger maar toch milieuvriendelijker sleepboten die gestaag worden opgeleverd.

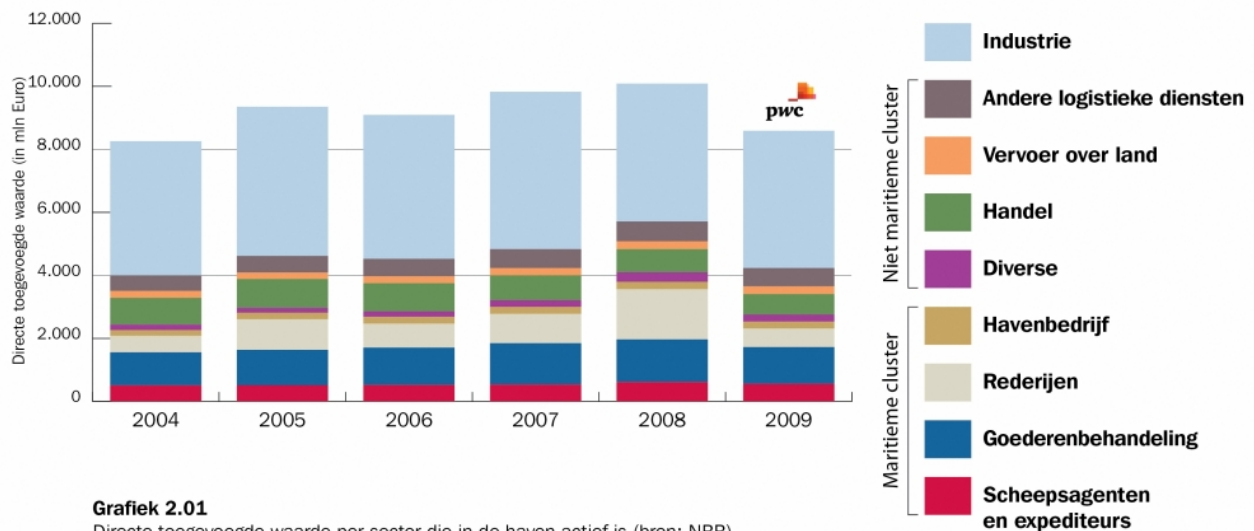
Stop 2: Motor voor economie en tewerkstelling

Het samenspel van maritieme, logistieke en industriële activiteiten genereert een belangrijke **toegevoegde waarde**. De haven van Antwerpen speelt daardoor een belangrijke rol in het economische weefsel van Vlaanderen en België.

Uiteraard spiegelt zich dat ook af in de **tewerkstelling**. De Antwerpse haven biedt rechtstreeks werk aan zo'n 60.000 medewerkers die kort bij de haven wonen. Het gaat hem grotendeels om voltijdse en vaste banen.

Toegevoegde waarde

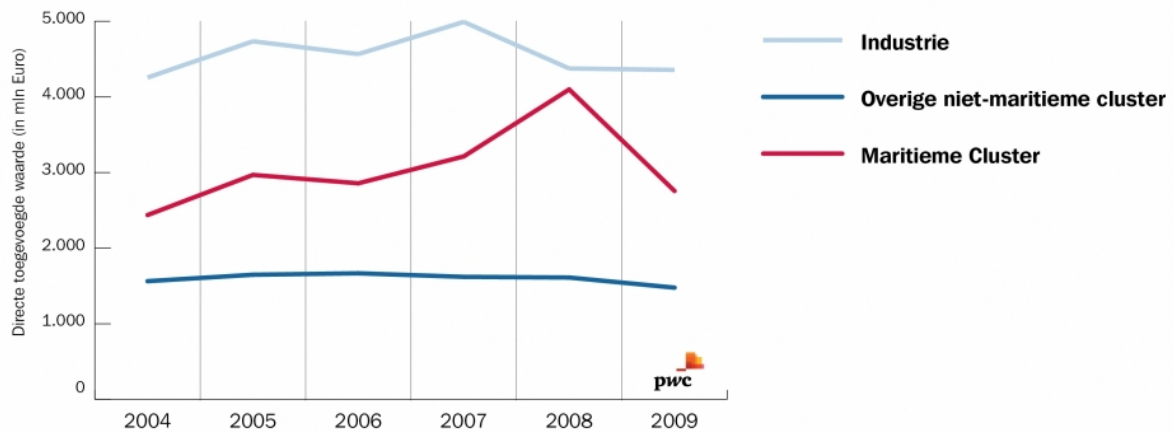
Per sector



De samenstelling van de toegevoegde waarde geeft een beeld van de gediversifieerde structuur van de haven. Het overzicht toont ook het **grote belang van de industrie** die ongeveer de helft van de totale toegevoegde waarde creëert.

De toegevoegde waarde kende de jongste zes jaar een stijgende trend met een korte stagnatie in 2006 en een sterke terugval in het crisisjaar 2009. De industrie stagneerde al in 2008 door de hoge olieprijs en het nakende einde van GM Opel. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde wordt wel sterk beïnvloed door de grote **volatiliteit** van de rederijsector.

Per cluster



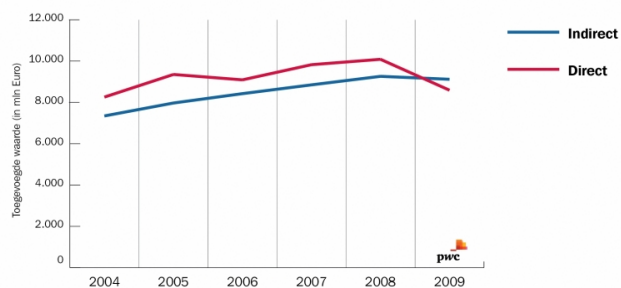
Grafiek 2.02

Directe toegevoegde waarde per cluster die in de haven actief is (bron: NBB)

In de periode 2003-2009 vertoonde de maritieme sector met 5,9% gemiddelde groei een grotere dynamiek dan de industrie, die 1,8% groeide. Gezien het aandeel van de industriële cluster, heeft de haven er alle belang bij om door een proactief investeringsbeleid de diversiteit van de cluster in stand te houden.

Directe en indirecte toegevoegde waarde

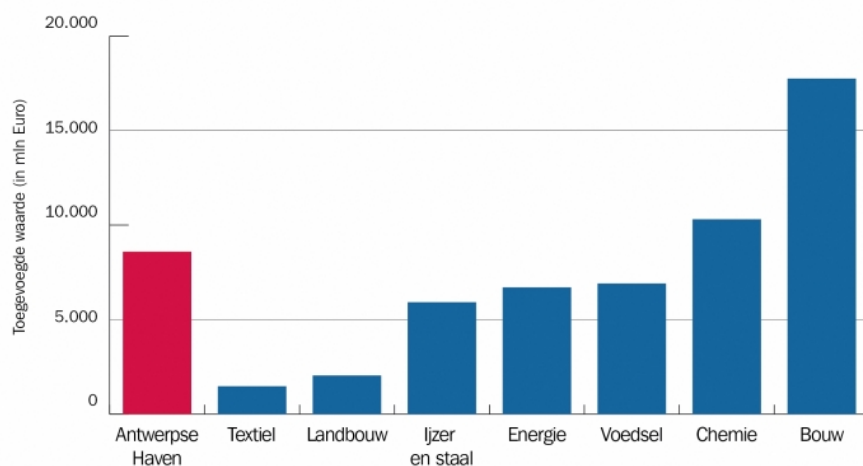
De indirecte toegevoegde waarde vertoont een veel minder grillig verloop en is dus veel crisisbestendiger dan de directe.



Grafiek 2.03

Toegevoegde waarde opgedeeld in directe en indirecte toegevoegde waarde (bron: NBB)

Aandeel in het Vlaamse en nationale BNP

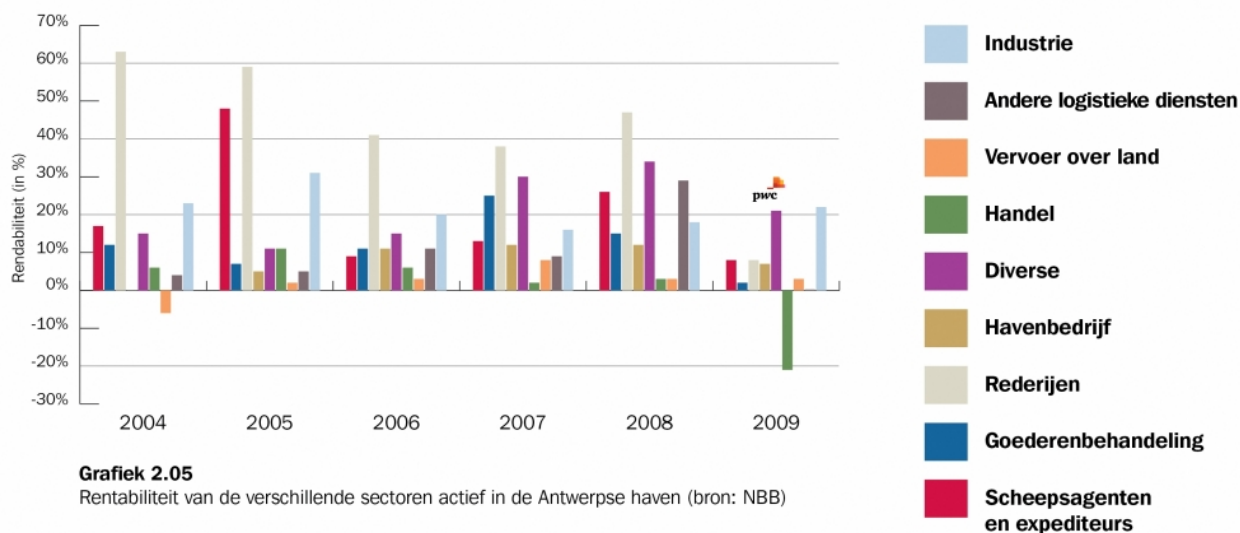


Grafiek 2.04
Toegevoegde waarde van Antwerpse haven
en diverse andere sectoren in 2007 (bron NBB)

De toegevoegde waarde van de Antwerpse haven is **groter dan vele andere bedrijfssectoren in België**, zoals blijkt uit de gegevens uit 2007. Enkel de bouw had toen een grotere toegevoegde waarde. In 2009 bedroeg de directe toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen 4.4 % van het BBP van Vlaanderen, 0.7 % minder dan in 2008. De totale toegevoegde waarde had een aandeel 9.1 %, een daling met 0.6 %.

Op nationaal vlak bedroegen de aandelen in het BNP respectievelijk 2,5% en 5,2%.

Rentabiliteit



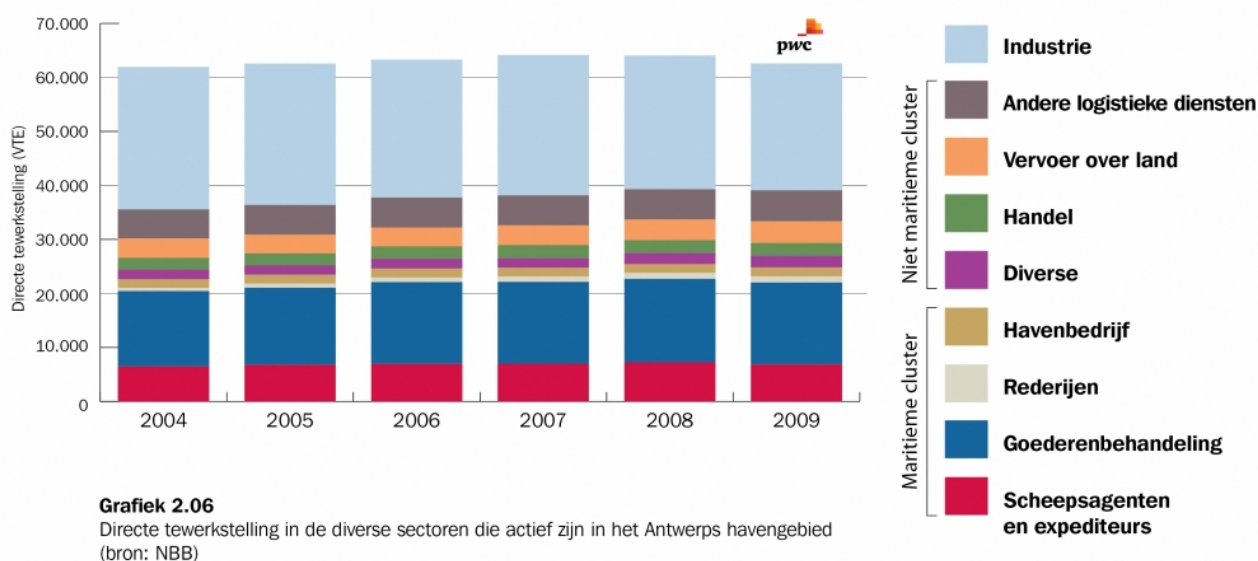
Grafiek 2.05
Rentabiliteit van de verschillende sectoren actief in de Antwerpse haven (bron: NBB)

Over het algemeen ligt de rentabiliteit van de ondernemingen in de Antwerpse havensector **op een behoorlijk niveau**. Wel valt de **tweedeling** op tussen sectoren met een goede of normale marge en de sectoren met een kleine marge (landvervoer en handel). De **rederijen** realiseren een grote maar sterk conjunctuurgebonden rentabiliteit.

De crisis van 2009 had een sterk negatief effect op de winstmarges van alle sectoren, met uitzondering van de industrie die relatief crisisbestendig bleek te zijn. Een betere kennis van de factoren die de winstgevendheid van de diverse sectoren beïnvloeden is aangewezen om een gericht beleid te realiseren.

De haven als werkgever

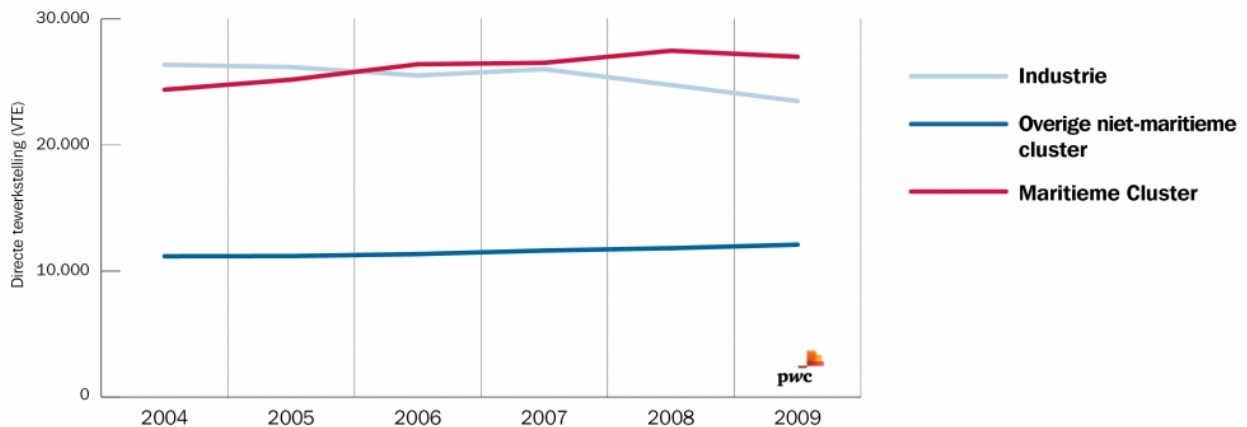
De activiteiten in de haven zorgen voor **werk in en om Antwerpen én in Vlaanderen**. Niet enkel de verscheidenheid van de jobs valt op. Vooral de omvang van de werkgelegenheid is indrukwekkend. In de Antwerpse haven zelf werken ongeveer 60.000 mensen. De havenactiviteiten leveren nog eens meer dan 85.000 jobs op in de rest van België. In totaal zorgt de haven dus voor ruim 145.000 banen. Dat betekent ongeveer 6,6% van de werkende Vlamingen ofwel 3,8% van België.



De **tewerkstelling** vertoonde tot 2008 een licht stijgende trend met slechts een geringe terugval in 2009. Met een daling van 2,3% leed de tewerkstelling in de haven van Antwerpen in 2009 inderdaad minder onder de economische recessie dan de **toegevoegde waarde**.

Het is duidelijk dat de verschillende **bedrijfssectoren** – ondanks de sterke terugval van de activiteiten in 2009 – een bedrijfsstrategie hebben weten te ontwikkelen die de tewerkstelling zelfs in moeilijke tijden kan behouden.

Het gewicht van **de maritieme sector** qua tewerkstelling is veel groter dan haar aandeel in de toegevoegde waarde. Inzake tewerkstellingscreatie vertoonde de maritieme sector over de laatste zes jaar trouwens een grotere dynamiek (gemiddelde groei van 2,7%) dan de industrie (- 1,1%).



Grafiek 2.07

Directe tewerkstelling in de diverse clusters die actief zijn in het Antwerps havengebied (bron: NBB)

Vervoer over land en andere logistieke dienstverlening bleven verder groeien. In beide sectoren lag de tewerkstelling op het hoogste niveau in zes jaar. In de sector handel daarentegen daalde de tewerkstelling voor het tweede jaar op rij.

Het effect van **outsourcing**, dat de jongste jaren veel aan belang heeft gewonnen, verdient verdere aandacht. Om beter te kunnen concurreren, zijn bedrijven zich meer gaan toeleggen op hun kernactiviteiten. Ondersteunende diensten werden afgebouwd en worden nu extern ingehuurd. Hierdoor lijkt het alsof de tewerkstelling in een bepaalde sector sterk daalt, maar in werkelijkheid is ze verschoven en zijn de jobs veelal behouden.

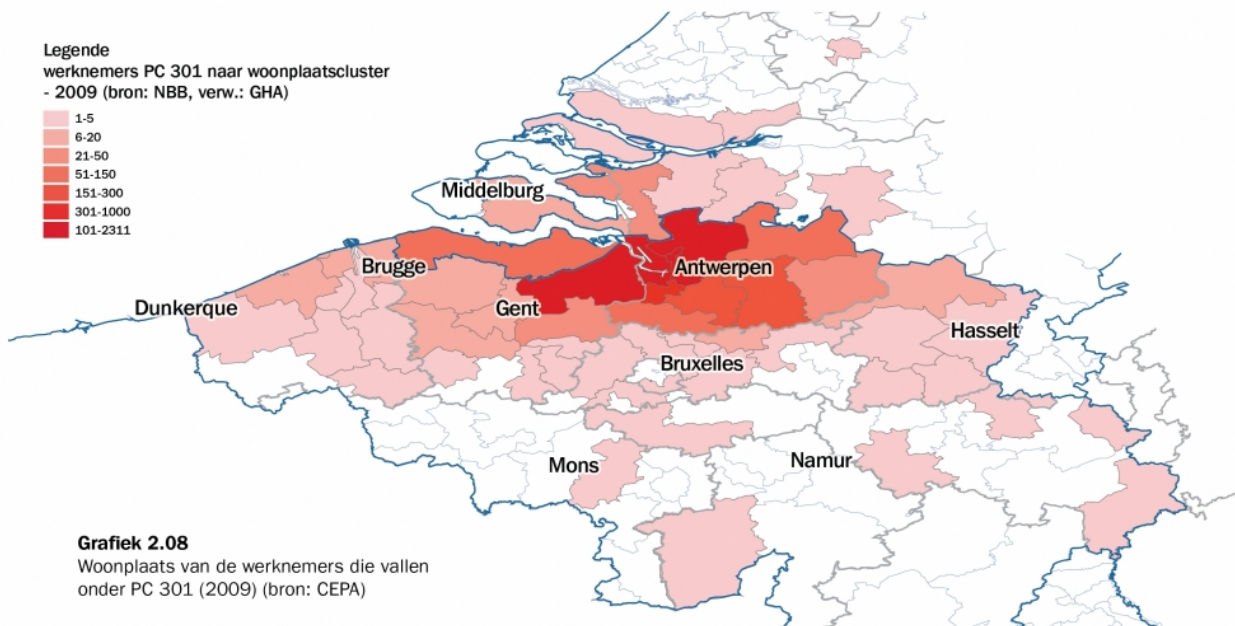
Tewerkstelling in de omgeving...

De haven van Antwerpen heeft **een sterke economische en sociale invloed op de omgeving**. In de gemeenten rond Antwerpen werkt gemiddeld 12,8% van de beroepsbevolking direct of indirect voor de haven.

Op basis van de woonplaatsen van de werknemers uit de Antwerpse haven van het Paritair Comité 301 (PC 301) (± 9.000 personen) en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (± 1.650 personen).

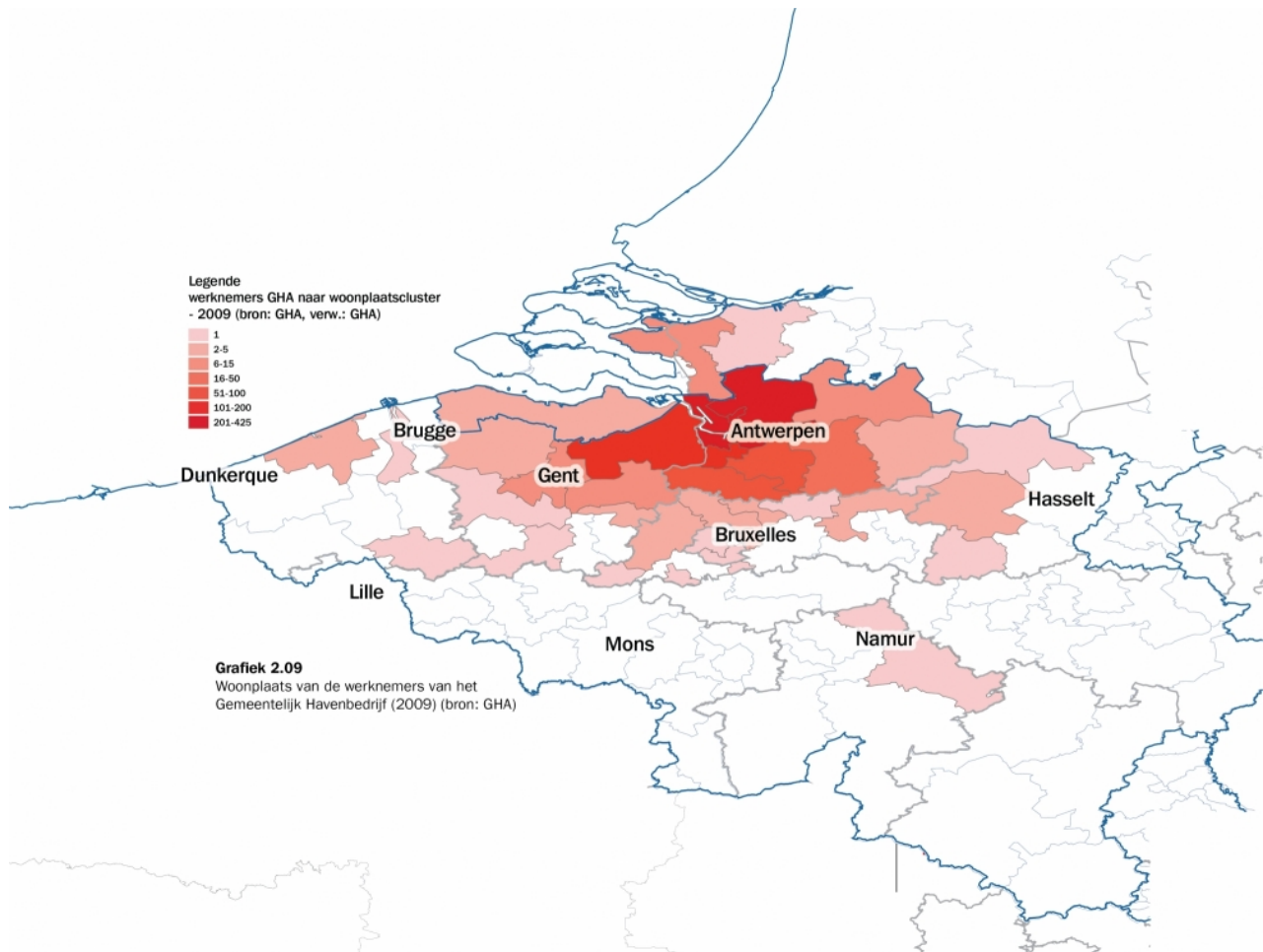
Legende
werknemers PC 301 naar woonplaatscluster
- 2009 (bron: NBB, verw.: GHA)

1-5
6-20
21-50
51-150
151-300
301-1000
101-2311



Grafiek 2.08

Woonplaats van de werknemers die vallen onder PC 301 (2009) (bron: CEPA)



...voltijds en vast

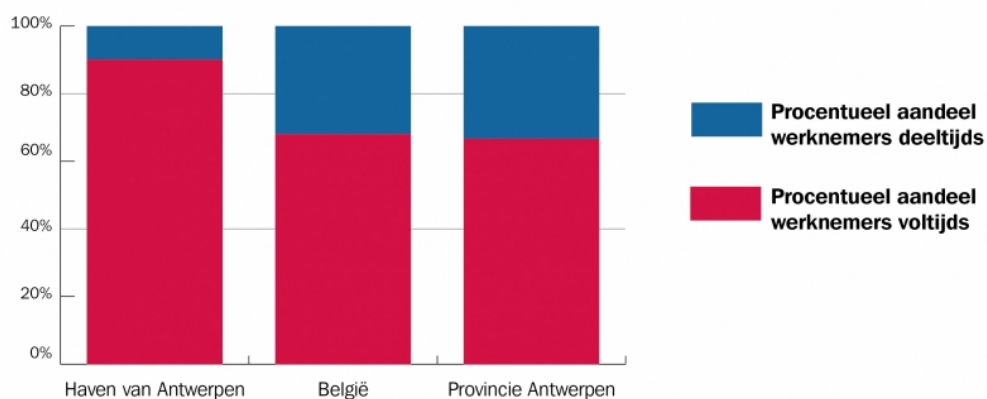
Ongeveer 10% van de tewerkstelling in de haven betreft deeltijdse banen. Ter vergelijking: op nationaal en provinciaal niveau is meer dan 30% van de beroepsbevolking deeltijds aan de slag.

Het voltijdse aspect weerspiegelt zich ook in de duur van de arbeidsovereenkomsten. Slechts 3% is van tijdelijke duur.



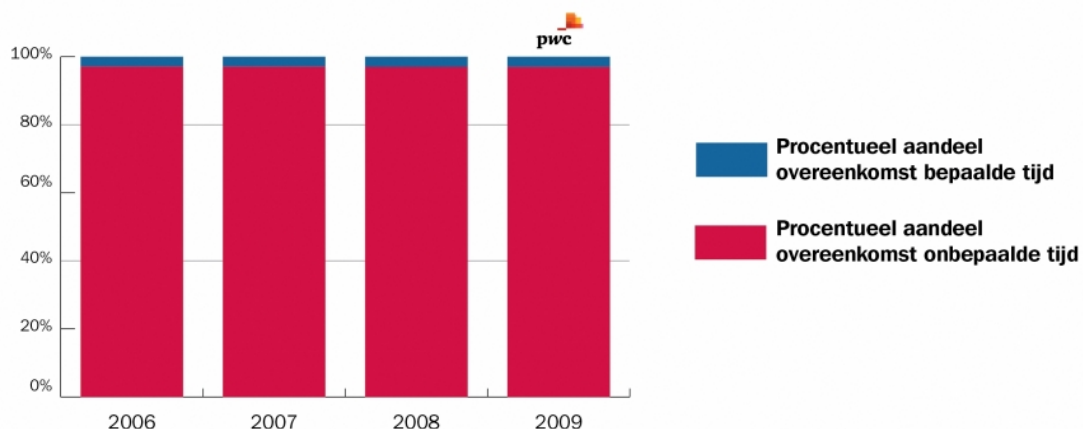
Grafiek 2.10

Procentueel aandeel voltijdse en deeltijdse tewerkstelling in de Antwerpse haven (bron: NBB)



Grafiek 2.11

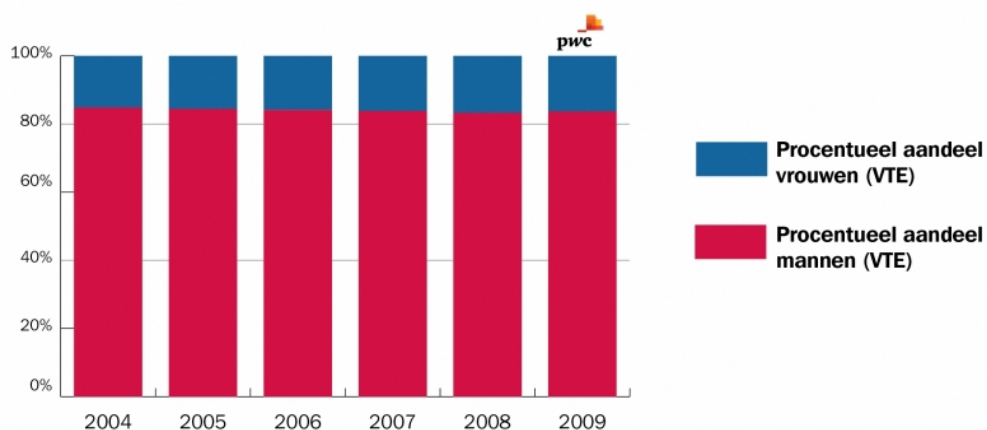
Procentueel aandeel voltijdse en deeltijdse tewerkstelling in de Antwerpse haven, de provincie Antwerpen en België in 2009 (bron: steunpunt WSE)



Grafiek 2.12

Procentueel aandeel arbeidsovereenkomst voor onbepaalde tijd en bepaalde tijd van de werknemers in de Antwerpse haven (bron: NBB)

...maar toch vooral voor mannen

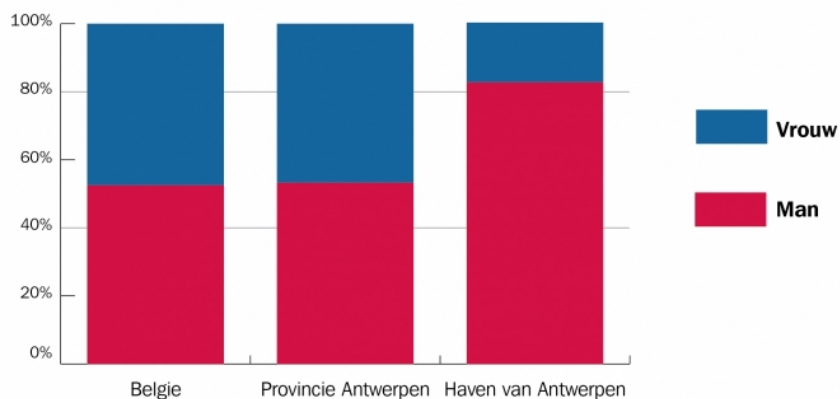


Grafiek 2.13

Procentueel aandeel tewerkgestelde mannen en vrouwen in de Antwerpse haven (bron: NBB)

De Antwerpse haven stelt duidelijk meer mannen te werk dan vrouwen. De **80/20 verhouding** in de haven wijkt duidelijk af van de 50/50-verhouding op nationaal en provinciaal vlak.

Deze afwijkende verhouding kan niet worden ondersteund door wetenschappelijk onderzoek. Hoogstens kan men een aantal verklarende factoren weergeven zoals het feit dat PC 301 (het paritair comité voor de havenarbeiders) een voornamelijk masculine traditie heeft.



Grafiek 2.14

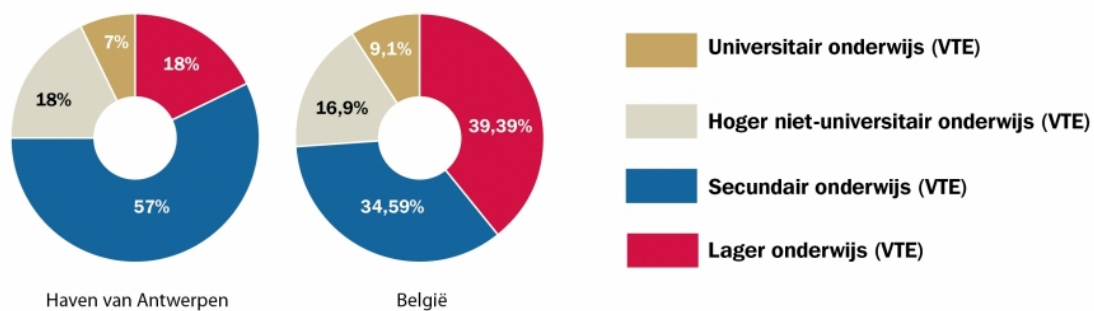
Percentage tewerkgestelde mannen en vrouwen in België en de provincie Antwerpen in 2009 (bron: Steunpunt WSE)

De evolutie binnen de havenarbeid de jongste jaren maakt dat echter ook vrouwen instappen. De **industrie en vooral de agenturen, rederijen en expeditie geven een meer gemengd beeld**. Alle partners in de haven geven alvast in hun arbeidscommunicatie aandacht aan de mogelijkheden en de gelijke kansen voor zowel mannen als vrouwen.

Opleidingsniveau

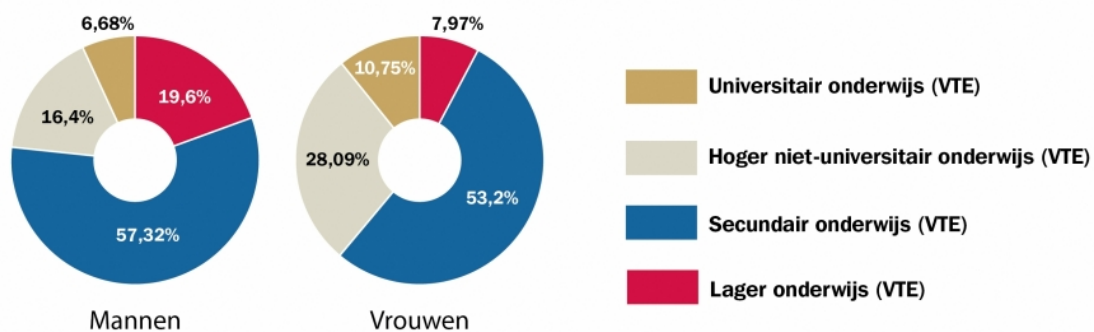
In vergelijking met het nationaal niveau kent de Antwerpse haven grosso modo een gelijk aandeel universitair- en hoger niet-universitair geschoolden. Het aandeel van medewerkers met een opleiding op het niveau secundair onderwijs ligt dan weer hoger. Het opleidingsniveau van vrouwen in de haven ligt relatief hoger dan dat van mannen.

Opleiding staat hoog in het vaandel van de Antwerpse haven. Het is een van de factoren die bijdraagt tot de hoge arbeidsproductiviteit waarvoor de Antwerpse haven bekend staat. Ook de arbeidsveiligheid vaart er wel bij. Productiviteit en veiligheid komen verder aan bod wanneer we aan wal gaan in **stop 4**.



Grafiek 2.15

Opleidingsniveau van de werknemers in de Antwerpse haven vergeleken met België in 2009 (bron: NBB)



Grafiek 2.16

Opleidingsniveau mannen versus vrouwen in de haven van Antwerpen in 2009 (bron: NBB)

Vrouwen maken zelf wel de keuze

De tafel is voor veel volk gedekt merken we wanneer we de bovenverdieping van het spiksplinternieuwe MAS-havenpaviljoen binnengaan. Een toevallige allusie op het feit dat de dames in het gezelschap vaak voor twee of meer moeten tellen? Vrouwen in topfuncties. Alle inspanningen ten spijt, blijft het een zeldzaamheid en zeker in de haven.

Drie dames gingen in op onze uitnodiging om hierover van gedachten te wisselen. Twee hebben het gemaakt in het mannenbastion dat de haven heet te zijn; één is goed op weg. Rond de tafel zitten (dames en leeftijden – u weet wel – het jaartal verwijst dus naar de start van hun carrière in de haven):

- Barones **Eliane Achten**, zaakvoerder van de scheepsagentuur 'van Doosselaere & Achten' (1958)
- **Hilde Luystermans**, directeur-generaal van 'Fina Antwerp Olefins' (1980)
- **Caroline Koninckx**, verantwoordelijke Inside Operations en Financiën bij 'VDA Port Services' (onderdeel van van Doosselaere & Achten), kleindochter van Eliane Achten (2006)

Opvoeding of genen?

Poppen versus auto's. Niet dat deze dualiteit een opvoeding volledig kan typeren maar het feit is wel dat zowel meisjes als jongens al van jongs af aan in zekere mate worden geprogrammeerd. Hoe dan ook. Opvoeding of niet, rond de tafel blijkt de consensus toch wel te zijn dat vrouwen meer 'zorgend' van aard zijn; het zit in hun genen.

"Maar je maakt je keuzes wel zelf!", meent Caroline. Dat geldt zeker voor haar generatiegenoten maar moet toch ook al vroeger gekund hebben? "Immers, factoren zoals personaliteit, karakter, opleiding, lef en assertiviteit zijn toch van alle tijden? Kijk maar naar oma!"

Eliane benadrukt dat zeker vroeger maar ook nu nog het familiale aspect 'de zaken' niet vergemakkelijkt. "Vaak beslist het leven er anders over."

Voor Hilde neemt dat niet weg dat het perfect mogelijk moet zijn als vrouw een carrière uit te bouwen met een goed evenwicht werk-privé. Compromissen zullen altijd noodzakelijk zijn, maar per slot van rekening ben je daarvoor met twee in een relatie. "Een prijs betalen voor een carrière zou niet meer nodig moeten zijn."

De drie vrouwen merken dat het hebben van kinderen in elk geval weer minder wordt uitgesteld. Kwam voor wat nu late dertigers zijn de carrière op de eerste plaats, dan past de jongere generatie kinderen nu in in een breder plan waar ze een plaats krijgen naast de carrière, familie en vrije tijd. "Het uitstellen van kinderen heeft voor- en nadelen", zegt Hilde "maar het verandert de jongste jaren omdat er in het bedrijfsleven steeds meer op bepaalde aspecten, zoals het tijdstip waarop vergaderingen starten of eindigen, wordt gelet."

De haven – een aantrekkelijke werkgever?

Dat vrouwen slechts 20% uitmaken van de tewerkstelling in de haven (tegenover 50% op nationaal vlak), hoeft je de dames niet te vertellen. Je moet die cijfers wel relativeren, menen

ze. De haven telt toch nog wel wat taken die echt niet voor vrouwen weggelegd zijn al was het maar omwille van de vereiste fysieke inspanningen. Dat zorgt voor een vertekend beeld. Ook ploegenarbeid levert vaak problemen op hoewel Hilde nu toch een grotere toestroom merkt van vrouwen die 'in shift willen werken'. "Maar hoe lang houden ze het vol?"

Qua faciliteiten zoals gescheiden kleedkamers en sanitair is er alvast geen probleem meer. "En dat was vroeger toch wel anders", getuigt Hilde "maar vaak meer tot schaamte van de mannelijke collega's dan omgekeerd."

Dat jongeren die afstuderen, meisjes én jongens, de haven links laten liggen vinden ze echter een nog groter probleem. Enquêtes en prognoses wijzen uit dat er op korte en middellange termijn tot 4.000 vacatures bij zullen komen. Wie zal die invullen?

Eliane, bijgetreden door haar tafelgenotes, ziet hier een belangrijke rol weggelegd voor het Havenbedrijf als promotor in de scholen, hogescholen en universiteiten. "We zijn als haven onbekend en dus onbemind", stelt ze onomwonden "maar het Havenbedrijf zoals het de jongste jaren functioneert is zeker in staat daar iets aan te doen." Als voorbeeld noemt ze de Hogere Zeevaartschool die met gedrevenheid en visie zichtbaarheid weet te creëren. Het resultaat: een mooie toename van de instroom... ook van meisjes.

Over glazen plafonds en quota's

Een gesprek over vrouwen en carrière zonder het glazen plafond te berde te brengen? Onmogelijk! Maar zoals wel vaker tijdens de discussie zet Eliane meteen de toon. "Ze moeten het wel verdienen!"

Er was vroeger meer dan één hinderpaal om als vrouw carrière te maken. Zoveel is zeker. Smalende opmerkingen (zo kreeg Eliane tijdens een prospectiegesprek ooit te horen dat ze maar beter bij de haard kon blijven – "We hebben nooit zaken gedaan."), vervelende situaties (Hilde raakte op haar allereerste werkdag bijna de plant niet binnen omdat vrouwen niet toegelaten waren – 1980!), zich harder moeten bewijzen, onderschatting,... hebben heel wat vrouwen de strijd voortijdig doen staken.

Rond de tafel leeft het gevoel dat het nu echter de andere kant dreigt op te gaan. Het opleggen van quota's vinden Eliane, Hilde noch Caroline een goede zaak. Er zijn gewoon (nog) niet genoeg vrouwen met de competenties én de ambitie om al die functies in te vullen. Forceren heeft dus geen zin. "Quota's dreigen als een boemerang in het gezicht van de vrouwen terecht te komen", meent Hilde. "Zie je wel: ze kunnen het niet."

Vrouwen aanmoedigen, faciliteren, ondersteunen, voorbereiden,... allemaal prima. Maar voor het overige moet voor iedereen de lat gelijk liggen. Wie carrière wil maken moet beseffen dat een topfunctie niet rijmt met part-time. Wie ambitie heeft, moet de competenties bezitten en hard werken. Inderdaad: "Ze moeten het wel verdienen!"

Wat vertelt hun ervaring dan als het erom gaat 'vooruit te komen'? "Vooral de keuze maken, de uitdaging opnemen en er voor gaan", klinkt het. Bemerkingen sportief opnemen; er niet door in je schulp kruipen wil blijkbaar ook wel helpen. Assertief zijn en je sterkere intuïtie en zin voor teamwork uitspelen vervolledigen het lijstje. "Vrouwen moeten leren begrijpen dat ze vrouw kunnen blijven en toch carrière kunnen maken", vat Hilde samen.

Een duurzame toekomst

De toekomst zal duurzaam zijn of niet zijn. Daar is iedereen rond de tafel het mee eens. Dat besef dateert echter pas van de jongste jaren.

"Dit is in de chemiesector op dit ogenblik echt uitgegroeid tot een thema en er wordt hard aan gewerkt", vindt Hilde. Belangrijke actiedomeinen zijn energie-efficiëntie, grondstofgebruik en productontwikkeling (met bio-afbreekbaarheid in de hoofdrol).

Dikwijls wordt de chemiesector enkel afgeschilderd als een onderdeel van het probleem, maar het is belangrijk om te beseffen dat de chemiesector absoluut noodzakelijk zal zijn om het probleem op te lossen!

Ook medewerkers worden gesensibiliseerd. "Bij ons enkel nog hybride auto's", benadrukt Eliane. "Bij mijn leeftijdsgenoten is de aandacht voor **duurzaamheid** en milieu er sowieso", bevestigt Caroline.

Wanneer we het MAS-havenpaviljoen verlaten, lacht de Dead Skull van Luc Tuymans ons toe. Alleen merken we dat niet, net zoals het glazen plafond...

Stop 3: Een haven die investeert

De investeringen in infrastructuur in de Antwerpse haven gebeuren **zowel door de publieke als de private sector**.

Het Vlaamse Gewest, de federale overheid, de Maatschappij Linkerscheldeoever en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen nemen het leeuwendeel van de investeringen **vanuit de publieke sector** voor hun rekening.

In het **Havendecreet** wordt vastgelegd wie voor welke investeringen verantwoordelijk is. Het Vlaamse Gewest draagt 100 % van de investeringen in de maritieme toegang (waaronder de baggerwerken op de Westerschelde) en het graven van nieuwe dokken. Datzelfde Vlaamse Gewest draagt 20 % van de investeringen in de kaaimuren. De resterende 80 % wordt ingebracht door de havenautoriteit; in het bijzonder het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De bouw van een sluis wordt volgens het Havendecreet 100 % gefinancierd door het Vlaamse Gewest. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen levert echter een bijdrage van 25 % in de bouw van de nieuwe sluis op de LinkerScheldeoever, de Deurganckdoksluis. Het Gemeentelijk Havenbedrijf is ook verantwoordelijk voor alle (onderhouds)baggerwerken en de bouw van de kaaimuren binnen het havengebied.

Het Vlaamse Gewest investeert ook in de **achterlandverbindingen** van de Antwerpse haven. Zo staat het in voor de aanleg en het onderhoud van snelwegen, kanalen en bruggen.

De federale overheid op haar beurt is verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de spoorwegen van, naar en in de haven. Het Vlaamse Gewest préfinancierde een deel van de bouw van de Liefkenshoekspoortunnel die in 2014 in gebruik wordt genomen.

Het Havendecreet bepaalt dat de **privésector** investeert in de zogenaamde **superstructuur**. Daaronder wordt begrepen de aanleg van verharding, wegen, magazijnen, kranen en gebouwen op de terminals. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever investeren dan weer in de voorbereidende grond- en infrastructuurwerken, de bereikbaarheid van de haventerreinen én de aanleg van compenserende natuurgebieden.

De bedrijven die actief zijn in de haven investeren op hun beurt in hun **eigen infrastructuur** die ze vernieuwen en/of uitbreiden. Daartoe horen ook de investeringen in onderzoek en ontwikkeling. Via het Havendecreet dragen ook de federale en Vlaamse overheid bij.

Investeringen zullen tot slot enkel maar renderen wanneer er **goed opgeleide medewerkers** beschikbaar zijn om er efficiënt mee om te gaan.

Een blik op de toekomst

Om haar toppositie in Europa en in de wereld te behouden keurde de raad van bestuur van het Gemeentelijk Havenbedrijf in het najaar van 2010 **een investeringsplan goed van 1,6 miljard euro tot 2025**. Een investering die **jaarlijks dubbel zo groot is als in de voorbije jaren**. Dit ambitieuze en door de totale havengemeenschap gedragen meerjarenplan moet de groei en de concurrentiepositie van de Antwerpse haven verzekeren. Het totaalbedrag van 1,6 miljard euro zal gaan naar de verdere ontwikkeling van de haven, de haveninfrastructuur, materieel en gebouwen.

De investeringen van de verschillende partijen gaan onder meer naar de volgende zaken:

Ontwikkeling van de haven

- Uitbouw Verrebroekdok.
- Uitbouw Ontwikkelingszone Saeftinghe: de noordelijke uitbreiding van de haven op Linkeroever met zones voor maritieme, logistieke en industriële ontwikkeling met een totale oppervlakte van circa 1.070 hectare inclusief dok.
- Participaties onder de noemer 'Port of Antwerp International' in buitenlandse havenprojecten met een zeker rendement en gelegen in strategisch gekozen regio's.

Uitbreiding en vernieuwing van de haveninfrastructuur

- Uitbouw van een tweede sluis op Linkeroever. Na de voltooiing van dit project in 2015 zal het potentieel van de Waaslandhaven volledig kunnen worden benut. Ze zal ook meer bedrijfszekerheid bieden.
- Renovatie-investeringen aan de dokken.
- Onderhoud van bruggen en wegen.
- Aanpassingen aan het Kanaaldok en aan het Waaslandkanaal.
- Sanering van de waterbodem.
- Spoorverbinding tussen Linker- en Rechteroever.

Nieuwe gebouwen

- Nieuwbouw van het **Havenhuis**.
- Nieuw Algemeen Werkhuis Noord.

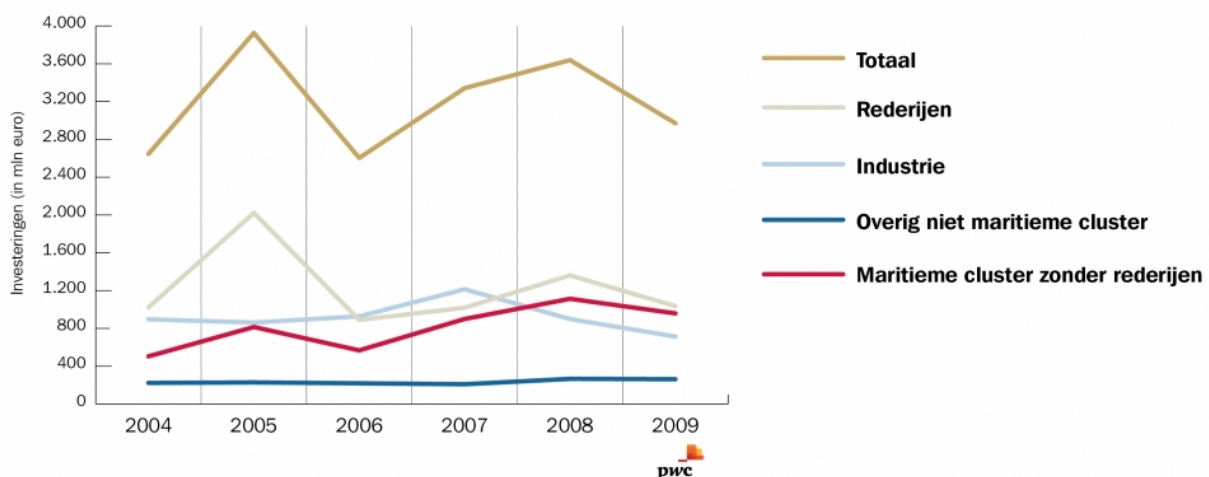
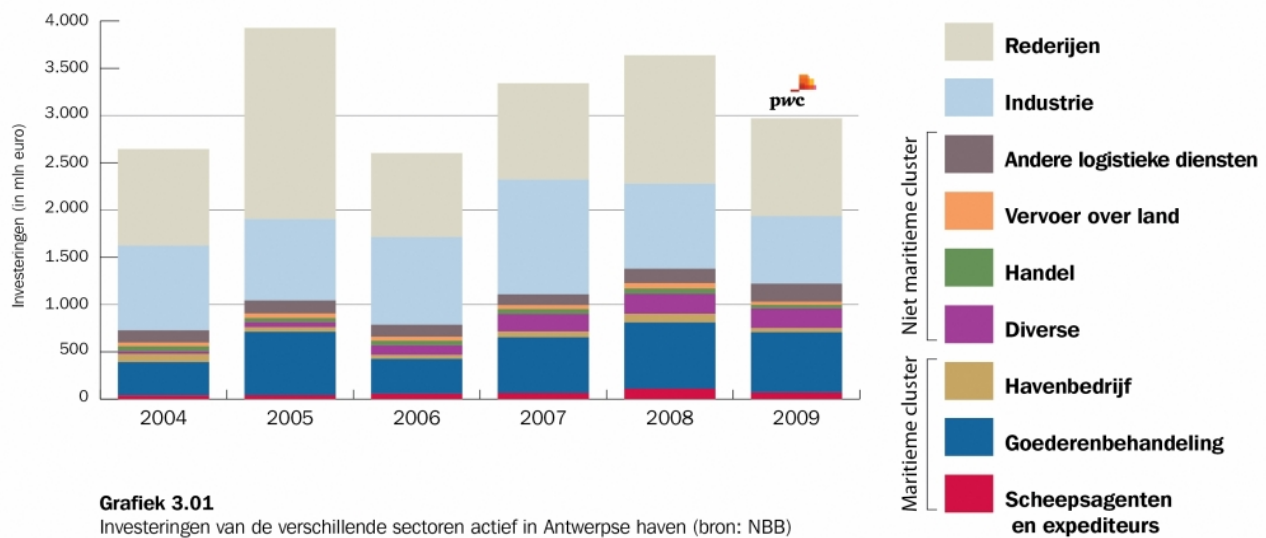
Nieuw materieel

- Aankoop van een nieuwe sleephopperzuiger.
- Aankoop van nieuwe sleepboten.
- Aankoop duwbakken en duwer.
- Walkranen en mobiele kranen.

Alle sectoren investeren

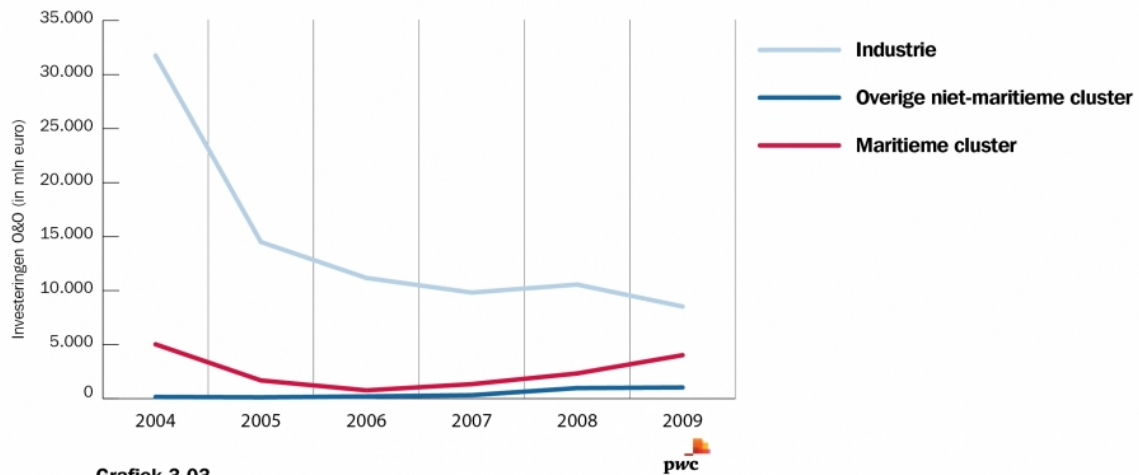
Ook de bedrijven in de Antwerpse haven investeren aanzienlijk. Het totale jaarlijkse investeringsbedrag vertoont sinds 2003 een stijgende trend met enkel in de jaren 2006 en 2009 een terugval. De totale investeringen **schommelen de jongste drie jaar rond de 3 miljard euro**. Dit bedrag situeert zich op ongeveer een derde van de jaarlijkse **toegevoegde waarde**.

De investeringsinspanningen zijn bovendien **evenwichtig gespreid** over de verschillende sectoren. De investeringen door de **rederijen** vertonen een grote variatie, met een piek in 2005. De investeringen uit deze sector zijn niet altijd investeringen in het Antwerpse havengebied.



Opvallend is **het hoge investeringsniveau in de maritieme sector** met de uitbouw van het Deurganckdok, gemoderniseerde terminals en investeringen in tankparken.

Het aandeel van de uitgaven voor **onderzoek en ontwikkeling** (O&O) in de totale investeringen blijft met 0,5% eerder bescheiden. De personeelskost van medewerkers, werkzaam op de onderzoeks- en ontwikkelingsafdelingen van de bedrijven, is niet opgenomen in dit bedrag. Verschillende havenbedrijven hebben hun O&O-afdelingen elders in het land.



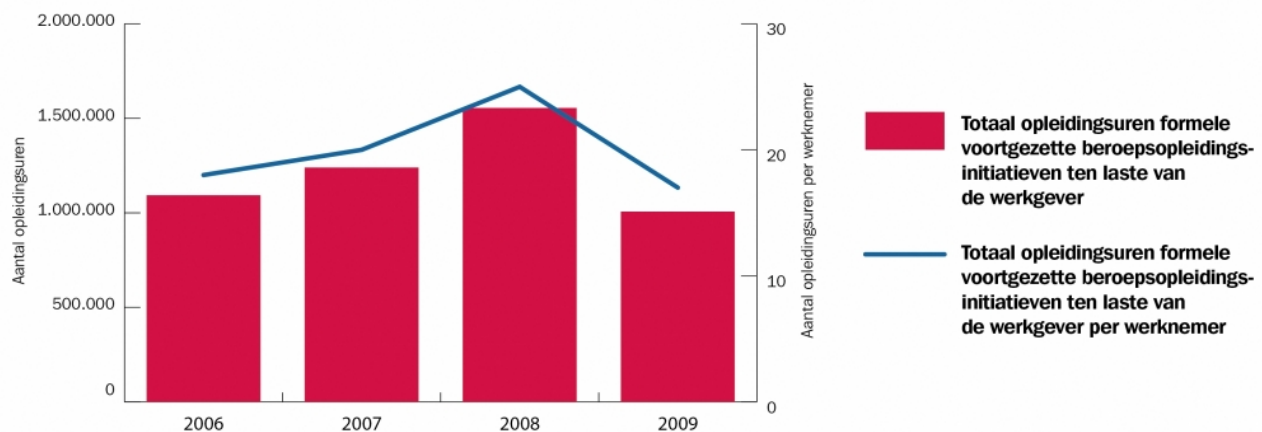
Grafiek 3.03
Investerings in onderzoek en ontwikkeling van de drie clusters actief in de Antwerpse haven (bron: NBB)

Opvallend is dat een belangrijk deel van O&O-uitgaven kan worden toegeschreven aan de industrie (83%).

Investeren in opleiding

De Antwerpse haven **blijft jobs genereren**. Zo voorspellen industrie en logistiek alleen al **4.000 vacatures tegen 2013**. De uitstroom aan afgestudeerden zal niet volstaan om de vraag naar arbeidskrachten te voldoen. De havengemeenschap, met inbegrip van de betreffende sectorale Vormingsfondsen, investeert daarom in de opleiding van werkzoekenden, de bijscholing van afgestudeerden en het verbreden van de competenties van haar werknemers. Een groot aantal bedrijven organiseert interne bedrijfsopleidingen.

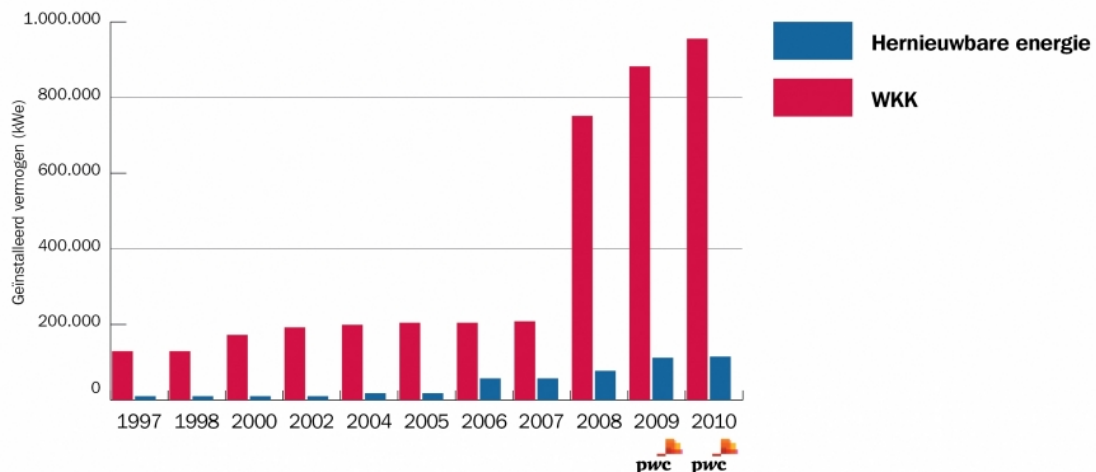
Het aantal **opleidingsuren** gaat in stijgende lijn tot 2008. Dat zowel in absolute als in relatieve (aantal uren per werknemer) cijfers. Het crisisjaar 2009 zorgt echter ook hier voor een sterke terugval.



Grafiek 3.04
Opleidingsuren formele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven in de haven van Antwerpen (bron: NBB)

Investeren in duurzame energie

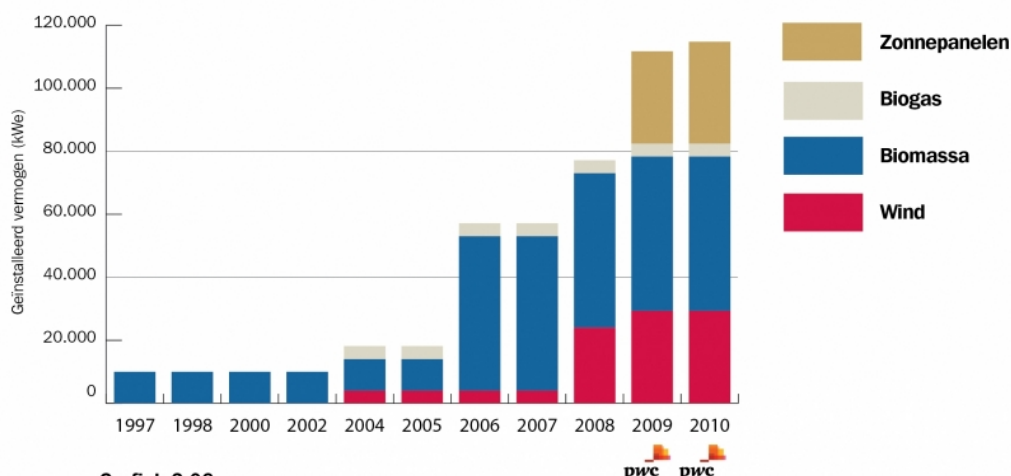
Tegenover het energieverbruik van de havengemeenschap staan de inspanningen om over te schakelen op duurzame energiebronnen.



Grafiek 3.05

Geïnstalleerd vermogen WKK en het geïnstalleerd vermogen aan hernieuwbare energie (kW_e) (bron: VREG)

Het grootste aandeel van duurzame energiebronnen is de **warmtekrachtkoppeling** (WKK), maar ook **hernieuwbare energie** neemt zienderogen toe. De evolutie over een iets langere periode oogt spectaculair en dat zeker sedert 2008. In 2008 kwam de WKK Zandvliet Power in bedrijf. Bij de hernieuwbare energiebronnen zijn er een drietal sprongen waar te nemen, namelijk een toename van het gebruik van biomassa in 2006, een toename van windenergie in 2008 en van zonnepanelen in 2009.



Grafiek 3.06

Geïnstalleerd vermogen hernieuwbare energie (kW_e)(bron: VREG)

Indien de investeringen optimaal en voltijds kunnen renderen, dan kan het in 2010 geïnstalleerd vermogen aan WKK instaan voor 11,4% en de hernieuwbare energie voor 1,4% van de hoeveelheid energie die in 2008 in het havengebied is verbruikt. Het werkelijke aandeel zal lager liggen aangezien **de installaties niet voltijds renderen**.

Investeren in opleiding

De havengemeenschap heeft **heel wat structuren om een opleiding te voorzien** voor eigen medewerkers die daarnaast ook toegankelijk zijn voor werkzoekenden of die zich specifiek op bepaalde doelgroepen richten.

Enkele voorbeelden.

Portilog

Met **Portilog** beschikt de Antwerpse haven over haar eigen opleidingscentrum. Deze onafhankelijke, **Qfor-gecertificeerde** opleidingsverstrekker organiseert al jaren praktijkgerichte opleidingen over havengebonden en logistieke thema's (douane, vervoersmodi, havenintro, havengebruiken, port security, gevaarlijke lading, chartering,...).

Om het opleidingsaanbod actueel en praktijkgericht te houden komen de Portilog-docenten zonder uitzondering uit de praktijk. De link met de bedrijven wordt nog versterkt door de samenwerking met Alfaport. Via een partnerschap met arbeidsmarktdeskundigen zoals Randstad en VDAB organiseert Portilog herscholingstrajecten om knelpuntvacatures in te vullen en zo de leemtes in de arbeidsmarkt weg te werken.

Acta

ACTA is een opleidingscentrum voor de procesindustrie in het algemeen en voor de chemische sector in het bijzonder. Hoewel het zelf niet in de haven ligt, zijn de bedrijven die het meest gebruik maken van de uitstroom van ACTA dat wel. De belangrijkste expertisedomeinen zijn elektro- meet- en regeltechniek, industriële automatisering, mechanische technieken, procestechnieken, veiligheid en transportsystemen.

ACTA beoogt vooral de optimale aansluiting van het onderwijs op het bedrijfsleven. Voor leerlingen, studenten, leerkrachten en docenten vormt ACTA een essentiële brug tussen beide.

ACTA werd al meermaals als schoolvoorbeeld van een public private partnership- model genoemd. "An example of how to meet the challenge of change.", volgens Europees Commissaris P. Flynn.

ANTTEC

ANTTEC, opgericht in 2007, is het technologiecentrum van de metaalsector in Antwerpen. Het centrum heeft als doelstelling beter geschoolde werknemers te vormen voor een beter presterende metaalverwerkende industrie. ANTTEC biedt ook opleidingen aan werkzoekenden en jongeren zodat zij in staat zijn werk te vinden binnen de sector.

De doelgroepen van ANTTEC zijn: arbeiders, werkzoekenden, bedrijven uit de sector(en), TSO/BSO-scholen, leerlingen en leerkrachten.

SIRA

SIRA staat voor de Scheikundige Industrie Regio Antwerpen; een project dat al in 1987 startte. Naast hun eigen interne vormingsprogramma's en -initiatieven, leveren bedrijven uit de chemische sector binnen het SIRA-project ook nog een bijdrage aan de bij- en herscholing van jongeren tussen de 18 en 26 jaar. Het doel is om minder-gekwalficeerde, werkzoekende jongeren op te leiden tot het beroep van werknemer in de chemische sector. Dit om hun tewerkstellingskansen te verhogen en aan de vraag naar geschoolde arbeidskrachten te voldoen.

PipeTech Academy

De VDAB richtte in 2009, samen met enkele belangrijke aanleggers/constructeurs van pijpleidingen, **de PipeTech Academy** op. Agoria, de sectorfederatie voor de technologische industrie in België, stapte mee in deze overeenkomst om het draagvlak te vergroten.

Het doel is om met PipeTech gezamenlijk diverse opleidingen in tal van nijverheidstechnische domeinen te organiseren. Bovendien onderzoeken de partners binnen dit project of er binnen het reguliere onderwijs plaats is voor een 3e graad TSO pijpfitten. In samenwerking met derde organisaties bekijkt het ook het potentieel aan hoger geschoolde allochtone werkzoekenden in functie van een specifiek opleidingstraject.

APEC

De Antwerpse haven stelt haar knowhow ook ter beschikking van buitenlandse havens. **APEC** (Antwerp/Flanders Port Training Center) staat als opleidings-organisatie in voor kortlopende, praktijkgerichte en interactieve seminars. Deze seminars hebben tot doel de nodige kennis inzake het moderne havengebeuren aan te reiken via de knowhow binnen de haven van Antwerpen.

Gedurende de meer dan 30 jaar dat deze organisatie bestaat, hebben de opleidingen en studiebezoeken al meer dan 9.000 mensen uit 140 landen naar Antwerpen en Vlaanderen gebracht. Voor de realisatie van deze doelstelling vormt de samenwerking tussen publieke en private havenbedrijven één van de steunpunten. APEC is geaffilieerd met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en wordt ondersteund door de Vlaamse Overheid en Alfaport Antwerpen, in samenwerking met de Provincie Antwerpen en de Belgisch Technische Coöperatie.

De Antwerps haven trekt de kaart van de duurzame energie

Het energie- en klimaatbeleid van de Antwerpse haven streeft, naast energiebesparing door energiezuinigheidsinvesteringen en innovatie, ook de maximale benutting na van de mogelijkheden op het vlak van hernieuwbare energie en synergieën.

In 2004 verschenen de eerste twee windturbines in het noorden van het havengebied. Anno 2010 is groene stroomproductie van de grond gekomen. Een overzicht.

Windenergie

Havengebieden zijn zowel voor de Vlaamse Windenergie Associatie (VWEA) als voor de Vlaamse minister van Energie dé uitgelezen locatie voor de inplanting van grootschalige windturbineparken. De haven van Antwerpen telt inmiddels **twee concrete projecten**.

De twee turbines waarover sprake in de inleiding maken deel uit van **een park op Rechteroever** dat minstens 38 windmolens zal tellen. Het project wil 90 megawatt electriciteit genereren; genoeg om in het verbruik van zowat 74.000 gezinnen te voorzien. De uitbouw van dit park zal versnellen in de periode 2011-2012.

Op **Linkeroever** zullen het Gemeentelijk Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeover samen met een private partner, THV Groene Haven, een park met maximaal 55 windturbines ontwikkelen. Het park kan uitgroeien tot het grootste on shore windmolenpark van België. De electriciteitsproductie dekt het jaarlijkse stroomverbruik van 100.000 tot 120.000 gezinnen. De drie partners hopen begin 2013 te starten met de bouw van de eerste windturbines.

Zonne-energie

In 2010 versoepelden het Gemeentelijk Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeover het toelatingsbeleid voor zonnepanelen in het havengebied. De concessionarissen zullen voortaan zonnepanelen mogen installeren met een maximaal vermogen van 5MW per installatie.

Tot 2010 stond het Gemeentelijk Havenbedrijf zelf in voor het beheer van het elektriciteits-distributienet (tot 30 kV) op Rechteroever. Daardoor kon het, net als de MLSO op Linkeroever, de plaatsing van zonnepanelen in het havengebied slechts beperkt toestaan. Dat had onder meer te maken met de Vlaamse regelgeving.

Eind 2010 besliste de raad van bestuur om het beheer van de elektriciteitsdistributie op Rechteroever over te dragen aan de intercommunale Iveg (Infrax-groep). Door die overname en de daaruit voortvloeiende schaalvergroting komt een distributienet tot stand met voldoende opvangcapaciteit en draagkracht voor het opkopen van de groenestroomcertificaten. Dat opent perspectieven voor de plaatsing van zonnepanelen in het havengebied.

Op linkeroever blijft EANDIS de distributienetbeheerder. Deze beschikt over een net met voldoende opvangcapaciteit en draagkracht.

Biomassa

Biomassa zal in de toekomst meer en meer aan belang winnen als energiebron. De verbranding ervan is immers een **CO₂-neutraal proces**. Energiebronnen zoals biomassa maken het mee mogelijk om de uitstoot van broeikasgassen met 20% te verminderen. Een verplichting die de Europese Unie haar lidstaten oplegt tegen 2020.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf en de internationale chemiegroep Solvay hebben op 18 oktober 2011 een intentieverklaring ondertekend om de haalbaarheid van een elektriciteitscentrale op biomassa op de site van Solvay in de haven van Antwerpen grondig te onderzoeken.

De centrale zal een capaciteit hebben van 200 à 400 megawatt, genoeg om groene stroom te kunnen leveren aan 0,5 tot 1 miljoen gezinnen. Dankzij de komst van deze centrale zou de stroombevoorrading van de industrie in de haven in grote mate kunnen worden overgeschakeld op hernieuwbare bronnen. Er zal toegekeken worden op aansluiting met activiteiten van de in de haven aanwezige chemiecluster. Een directe toegang voor zeeschepen moet de aanvoer van ruwe biomassa verzekeren.

Warmtekrachtkoppeling (WKK)

WKK is een verzamelnaam voor vele verschillende technologieën waarbij warmte en mechanische energie gelijktijdig worden opgewekt in hetzelfde proces. Meestal wordt de mechanische energie rechtstreeks omgezet naar elektrische energie. Deze energie wordt rechtstreeks gebruikt in het eigen bedrijf of op het net gezet.

In vergelijking met een gescheiden opwekking (elektriciteit via het net en warmte via een traditionele boiler) heeft een WKK-installatie minder brandstof nodig om dezelfde hoeveelheid energie op te wekken. WKK is bijgevolg efficiënter en resulteert in primaire energiebesparing. De havengemeenschap heeft de jongste jaren sterk ingezet op WKK. Getuige hiervan de gestage toename in geïnstalleerd vermogen sinds 2002. De havengemeenschap heeft duidelijk de stimulans van de Vlaamse Overheid inzake warmtekrachtcertificaten[1] opgepikt.

Industriële restwarmte

Een eerste inventarisatie van restwarmteverliezen geeft aan dat alleen al de (petro)chemische industrie in het havengebied continu zo'n 1.000 MW aan laagwaardige restwarmte verliest. Tegelijk verbruikt de regio stad/haven in grootteorde 5.000 MW (piekvermogen), zo'n 5.000 GWh op jaarbasis.

Daarom onderzoekt het GHA in samenwerking met Essenscia, MLSO, en een aantal privé-bedrijven de haalbaarheid, niet alleen van restwarmtegebruik voor stadsverwarming, maar ook om ze te valoriseren via andere, meer laagdrempelige technologieën:

- voor elektriciteitsproductie (organische rankine cyclus)
- voor waterproductie (via membraandestillatie)
- industrieel hergebruik
- glastuinbouw

Dit onderzoek wordt gesteund door MIP2.

Ondertussen bekwamen het GHA, samen met de stad Antwerpen, Infrax en SPE, een subsidie van MIP3 voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek specifiek naar stadsverwarming in Antwerpen.

Daar waar het MIP2-haalbaarheidsonderzoek focust op industriële restwarmte en hoe die te valoriseren, kijkt het aankomende MIP3-project uitdrukkelijk naar stadsverwarming, zowel in nieuwe stadsontwikkelingen als in bestaande infrastructuur. Daarbij is het gebruik van restwarmte slechts één van een aantal mogelijke pistes om een stedelijk warmtenet te voeden.

[1] De energiebesparing op zich volstaat niet om de investering in WKK rendabel te maken. Daarom voorziet de wetgever dat deze technologie extra wordt gesteund. De eigenaar van de WKK ontvangt van de VREG warmtekrachtcertificaten die hij kan verkopen. Hij krijgt 1 warmtekrachtcertificaat per 1.000 kWh primaire energiebesparing door de productie van elektriciteit en warmte in een kwalitatieve warmtekrachtinstallatie.

4.000 vacatures tegen 2013

In de zomer van 2011 peilden Alfaport en Voka - Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland voor de vierde keer naar de **personeels- en competentiebehoeften bij de bedrijven uit de logistiek en de industrie in de regio Antwerpen Waasland**, met een natuurlijk zwaartepunt in de haven. In totaal nam 50% van de bevroagden deel of zo'n 130 bedrijven. Zij zijn samen goed voor meer dan de helft van de totale tewerkstelling in deze sectoren.

De **resultaten** van de enquête laten de grote behoefte aan voldoende geschikte arbeidskrachten zien in zowel de industriële als de logistieke sector. In de komende twee jaar zoekt men niet minder dan 4.010 nieuwe medewerkers: 2.318 binnen de industrie en 1.692 binnen de logistieke sector. Het gaat hierbij om effectieve arbeidsplaatsen en niet om extrapolaties. In 2011 zelf zijn er trouwens nog 1.573 openstaande vacatures.

De **industrie** zoekt vooral technici: procesoperatoren, buizenfitters, onderhoudsmecaniciens, meet- en regeltechnici en lassers. Daarnaast is ook een grote vraag naar industriële- en burgerlijke ingenieurs: 977 ingenieurs voor de komende 2,5 jaar. De **logistieke sector** heeft naast de hoge nood aan technische profielen zoals heftruckchauffeur en onderhoudsmecanici, ook een belangrijke vraag naar operationele- en commerciële bediendes.

Dat deze sectoren in de havengemeenschap jobs blijven genereren, is natuurlijk een positief gegeven. Bij het invullen van deze vacatures staan beiden echter voor een **dubbele uitdaging**:

- het gaat om een groot aantal in te vullen jobs
- de vergrijzing slaat toe waardoor de komende jaren heel wat mensen met pensioen gaan en de vraag alleen maar zal toenemen

Daar komt bij dat de **uitstroom uit de verschillende geschikte studierichtingen** de vraag wellicht niet kan opvangen. Technische opleidingen trekken de jongste jaren minder studenten aan en de afgestudeerden blijken een verouderd beeld te hebben van het werk in de haven.

Industrie en logistiek zoeken oplossingen op korte en op lange termijn

Op **korte termijn** willen beide sectoren ervoor zorgen dat de afgestudeerden effectief voor de haven kiezen. Maar dat zal meer dan waarschijnlijk niet volstaan. Op korte termijn zal daarom ook het potentieel aan werklozen die over een diploma of de nodige vaardigheden beschikken beter moeten worden benut. Dit bijvoorbeeld door bijkomende opleidingen, stages of trainingen te voorzien.

De studiekeuze van jongeren 'sturen' naar beroepen die voor de haven interessant zijn, lijkt een oplossing op meer **lange termijn**. De recente enquête kan daarbij helpen omdat ze aantoont dat de haven wel degelijk een toekomstperspectief biedt.

De havengemeenschap zal wel inspanningen moeten leveren om dat potentieel zichtbaar te maken en **de negatieve perceptie om te keren**. Zoals het campagnebeeld van **de Vlaamse Havendag** aangeeft: de haven is veel meer dan alleen maar stoere dokwerkers. Havenarbeid

is slechts één deeltje van een veel groter geheel. Het contingent havenarbeiders telt momenteel zo'n 10.000 mensen op een totale directe tewerkstelling van meer dan 65.000 mensen. Met andere woorden: er zijn nog veel andere jobs in de haven.

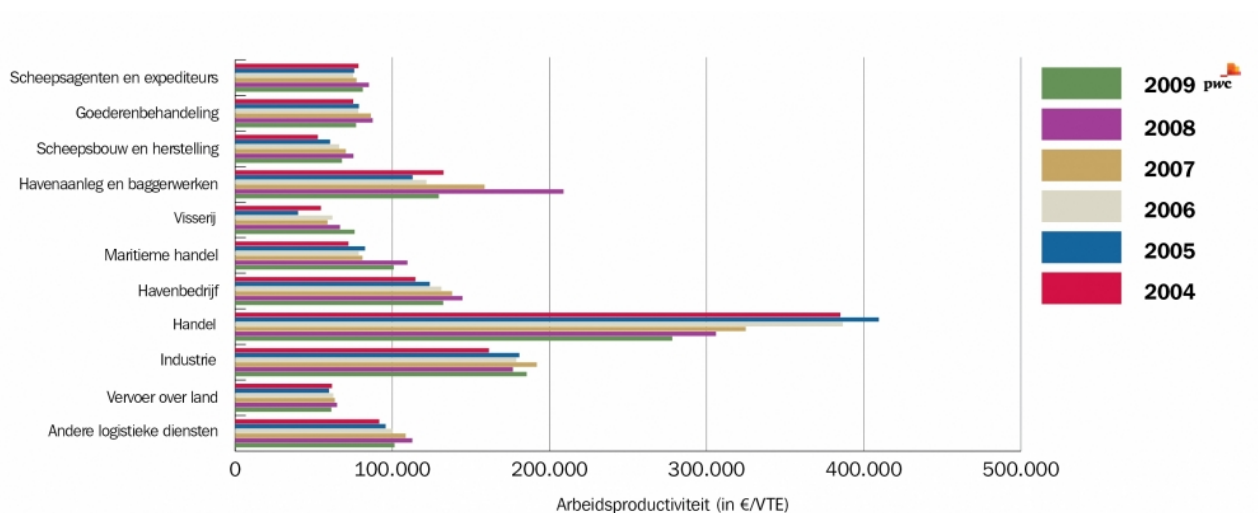
Stop 4: Een productieve en gezonde haven

Geschoolde medewerkers en moderne behandelingstechnieken. Deze combinatie garandeert de hoge productiviteit en de uitstekende dienstverlening waarvoor de Antwerpse haven wereldwijd bekend staat en wordt gewaardeerd.

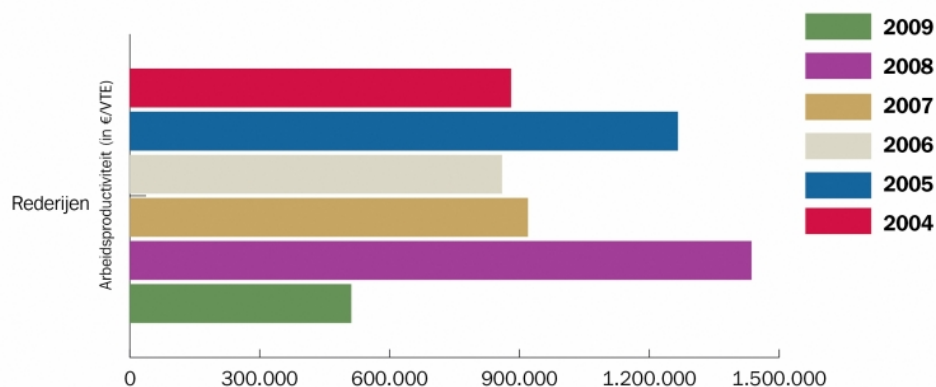
Opleiding en innovatie hebben ook een positieve impact op de gezondheid en de werkveiligheid.

Arbeidsproductiviteit

De arbeidsproductiviteit (uitgedrukt als de **toegevoegde waarde** per werknemer) **in het maritieme cluster** nam in de periode 2003-2009 duidelijk toe. **In de industrie** vlakt die toename de jongste vier jaar wat af terwijl het overige **niet-maritieme cluster** er zelfs licht op achteruit ging. Dit laatste fenomeen was vooral toe te schrijven aan de terugval in de handel. Het crisisjaar 2009 betekende voor alle sectoren een terugval behalve voor de industrie.

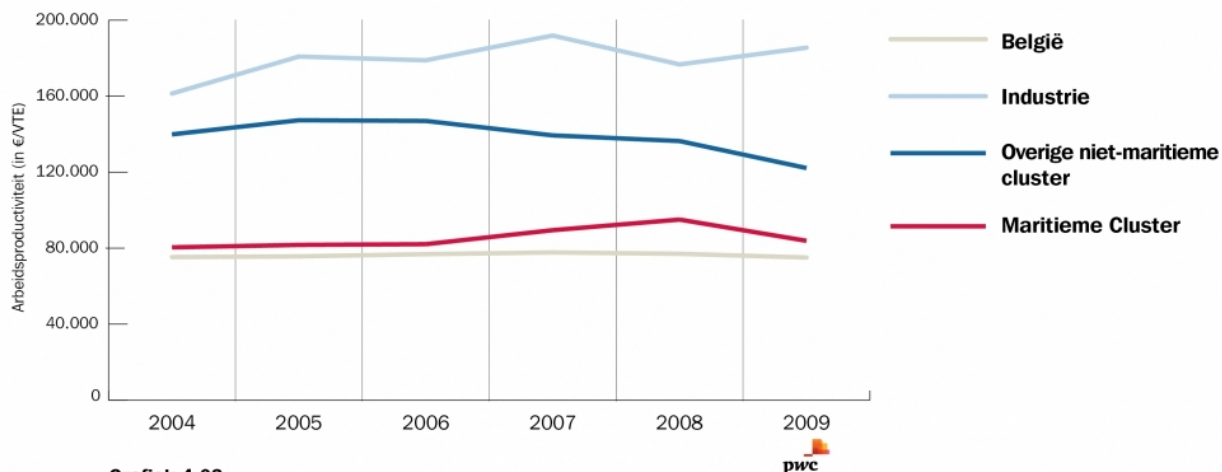


Grafiek 4.01
Arbeidsproductiviteit van de verschillende sectoren
actief in de Antwerpse haven (bron: NBB)



Grafiek 4.02

'Arbeidsproductiviteit' van de rederijen actief in de Antwerpse haven (bron: NBB)



Grafiek 4.03

Vergelijking arbeidsproductiviteit haven van Antwerpen per cluster met volledige Belgische economie (bron NBB)

De arbeidsproductiviteit van de Antwerpse haven ligt ongeveer **de helft hoger dan deze van de rest van de economie**. Dat verschil neemt zelfs verder toe. Dit heeft ongetwijfeld te maken met het kapitaalintensieve karakter van de haven economie. Binnen de haven ligt de arbeidsproductiviteit in de industrie duidelijk boven deze van de overige niet-maritieme activiteiten en boven het maritieme cluster (dat zich zelf nog altijd ruim boven het nationaal gemiddelde situeert).

Ziekteverzuim en arbeidsveiligheid

De veiligheid en gezondheid van haar medewerkers ligt de haven nauw aan het hart. De haven streeft er naar haar medewerkers een fijne job in een veilige en gezonde omgeving aan te bieden.

Ondernemingen in de Antwerpse haven investeerden de voorbije jaren doelgericht in de preventie van arbeidsongevallen op het werk. **Streefdoel** is het aantal arbeidsongevallen verder te verminderen.

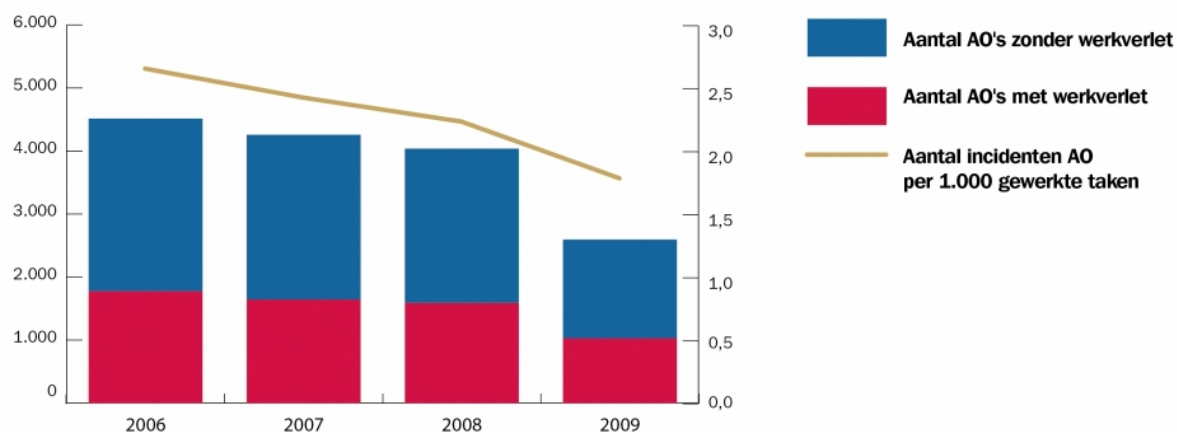
In het bijzonder voor het contingent havenarbeiders (vallend onder de bevoegdheid van PC 301) werd een **Gemeenschappelijke Interne dienst en Gemeenschappelijk Comité voor preventie en bescherming** opgericht. In dit Gemeenschappelijk Comité vindt overleg plaats tussen de werkgeversafvaardiging en de vertegenwoordigers van de drie vakbonden. Zij bespreken er de veiligheidsproblemen en de veiligheidsvoorwaarden en leggen er de instructies vast die door de havenarbeiders moeten worden nageleefd.

Deze gemeenschappelijke dienst verspreidt op regelmatige basis publicaties rond veiligheid op de werkplaats om alle betrokkenen blijvend te motiveren.

Om de dagelijkse veiligheidsinstructies op een gestructureerde manier te laten verlopen, werd voor het contingent havenarbeiders de '**Take 5**' in het leven geroepen. Ze is gebaseerd op drie principes:

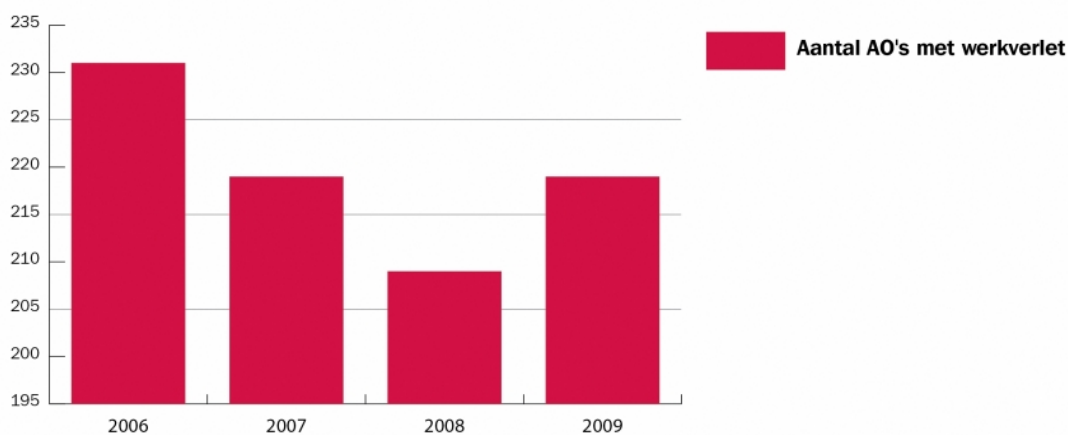
- Het werk kan pas starten als alle omstandigheden voldoende veilig zijn.
- Bij het vaststellen van onveilige werksituaties (vóór of tijdens de shift) worden de nodige maatregelen genomen om de risico's uit te sluiten of te beperken. Indien zich tijdens de shift wijzigingen voordoen, wordt het veiligheidsniveau opnieuw bekeken en maatregelen genomen indien nodig.
- Communicatie naar ploegleden over risico's en maatregelen.

De cijfers tonen aan dat **het aantal arbeidsongevallen** zowel absoluut als relatief (aantal ongevallen in verhouding tot uitgevoerde taken) stelselmatig afneemt. Dat geldt zowel voor ongevallen met als zonder werkverlet. Over een lange termijn bekeken, vertoont ook het aantal dodelijke arbeidsongevallen een dalende lijn.



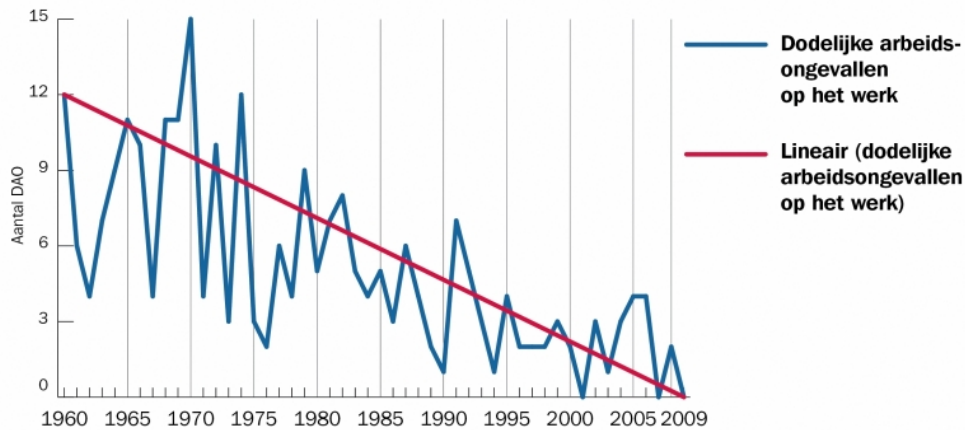
Grafiek 4.04

Aantal arbeidsongevallen met (afwezig de dag na het ongeval) en zonder (enkel afwezig op de dag van het ongeval) werkverlet en het aantal per 1000 gewerkte taken bij het contingent werknemers onder PC 301 (bron: CEPA)



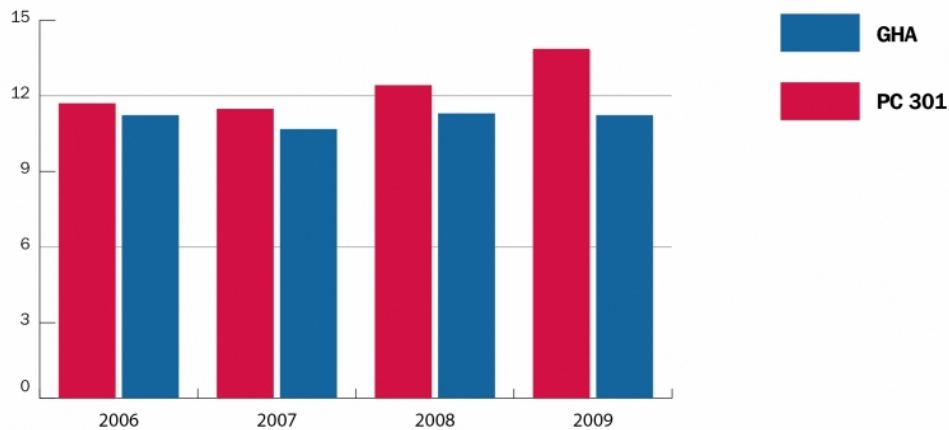
Grafiek 4.05

Aantal arbeidsongevallen met werkverlet bij het GHA (bron: GHA)



Grafiek 4.06

Aantal dodelijke arbeidsongevallen bij het contingent werknemers onder PC 301 (bron: CEPA)



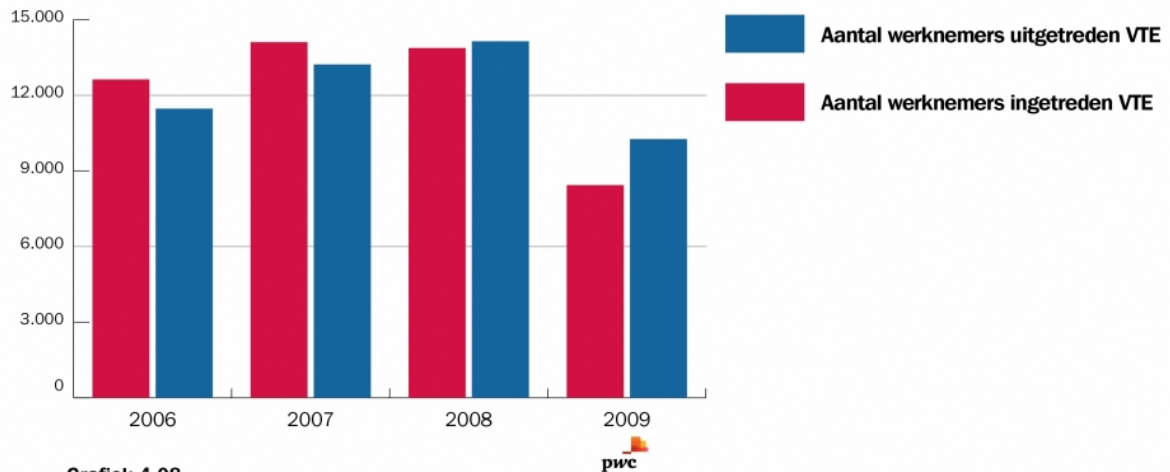
Grafiek 4.07

Gemiddeld aantal ziekteperioden per werknemer (bron CEPA en GHA)

Het **aantal ziekteperioden** per werknemer binnen het contingent havenarbeiders (PC 301) neemt licht toe en bedroeg in 2009 bijna 14 dagen. Bij de werknemers van het Gemeentelijk Havenbedrijf schommelde dit tussen de 10 en 11 ziekteperioden, terwijl het aantal ziekteperioden in België in 2009 op 6,4 lag (bron: sdworx).

Doordat de registratie van deze gegevens echter op verschillende wijze gebeurt, is een vergelijking moeilijk. Bij het contingent havenarbeiders worden alle ziekteperiodes minder dan 1 jaar meegenomen, bij de bepaling van de ziekteperioden voor België is enkel ziekteperiodes korter dan 1 maand meegenomen en bij het havenbedrijf zijn alle ziekteperiodes meegenomen.

Een stabiel werkveld



Grafiek 4.08

Personeelsverloop in de haven van Antwerpen op basis van aanwervingen en uittredingen (bron: NBB)

De Antwerpse haven kan rekenen op een stabiele pool van **meer dan 60.000 medewerkers**. Het crisisjaar 2009 was ook hier de uitzondering. Vanaf 2008 was er een netto-uitstroom van arbeidskrachten.

In 2009 kwam een einde aan de trend van een stijgende instroom. Ten gevolge van de economische crisis gingen duidelijk minder mensen aan de slag in de Antwerpse haven. Opvallend is wel dat het aantal mensen dat de haven verliet in 2009 beduidend lager lag dan in de periode 2006 – 2008. Ondanks een stevige terugval in de maritieme trafieken, kon de haven dus **massale ontslagen vermijden**.

Stop 5: Economie en ecologie verzoenen

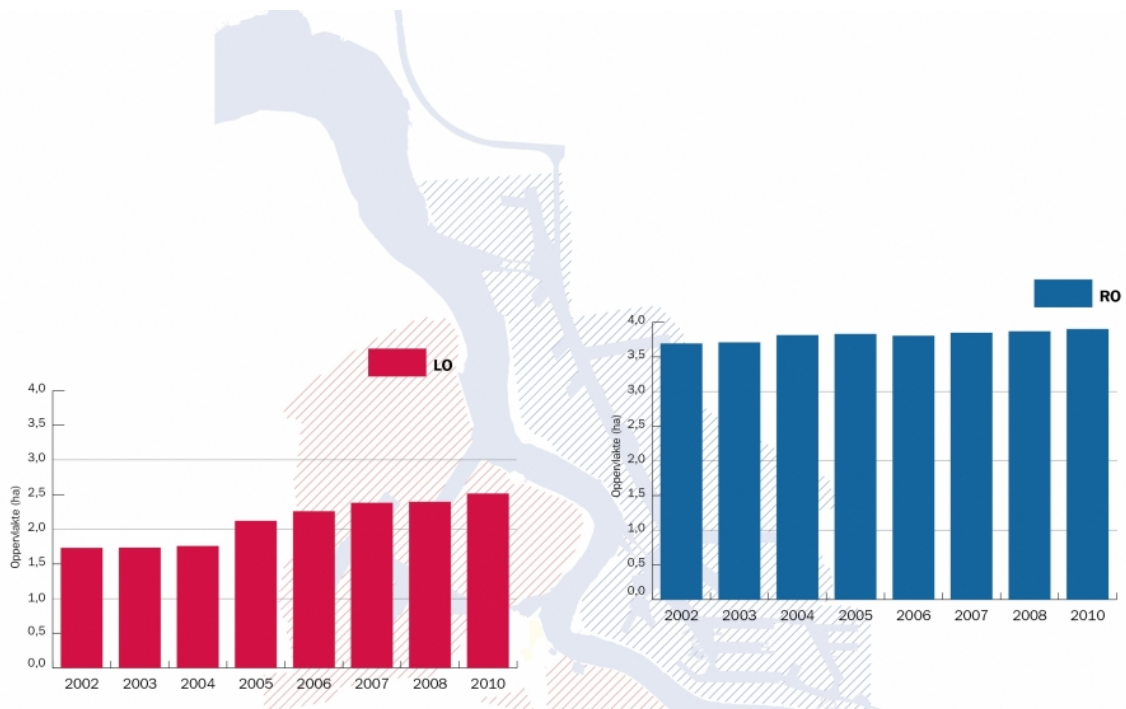
Meer dan 90 procent van de **Europese import en export** van goederen gebeurt via maritieme weg. Als tweede grootste haven en toegangspoort tot Europa vormt Antwerpen dus een belangrijke hefboom voor de economie. Dit zowel op Europees als op nationaal, Vlaams en regionaal niveau.

Sinds de bouw van het Deurganckdok, de laatste grote uitbreiding van de havencapaciteit, is het besef echter nog sterker gegroeid dat de Europese **natuurwetgeving** bijzonder belangrijk is. Meer nog: **duurzaamheid**, milieuzorg en oog voor evenwichten zouden in de toekomst best wel eens een competitief voordeel kunnen vormen.

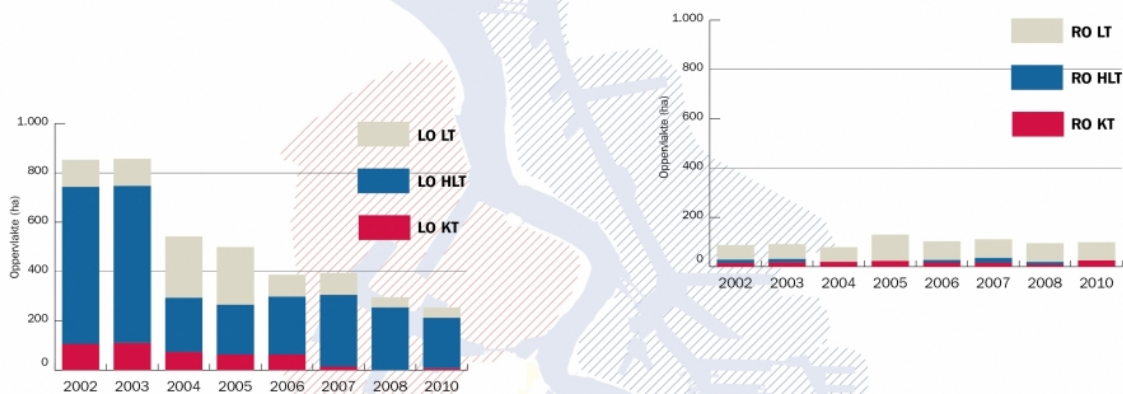
De ruimte landinwaarts

Dat de ligging 80 kilometer landinwaarts voor Antwerpen een belangrijke troef vormt, kwam al eerder aan bod. Onze haven versterkt die troef door **ruimte aan te bieden voor groei op maritiem, logistiek en industrieel vlak**.

Het **areaal** bestemd voor economische activiteiten nam tussen 2002 en 2010 toe met ongeveer 1.000 hectare tot **6.416 hectare**. Vooral de ontwikkelingen op Linkeroever met de ingebruikname van het Verrebroekdok en het Deurganckdok droegen bij tot deze groei.



Grafiek 5.01
Economisch ruimtegebruik in de haven van Antwerpen



Grafiek 5.02
Beschikbare economische ruimte op directe, half lange en lange termijn

Keerzijde van de medaille is dat de **uitgeefbare interne reserves** tijdens dezelfde periode halveerden tot 501 hectare. Bovendien is in 2010 de beschikbare vrije ruimte op korte termijn vrijwel nihil terwijl er op half lange tot lange termijn nog slechts een beperkt areaal aanwezig is.

De uitdagingen op het vlak van ruimte voor groei zullen op een aantal manieren worden aangepakt:

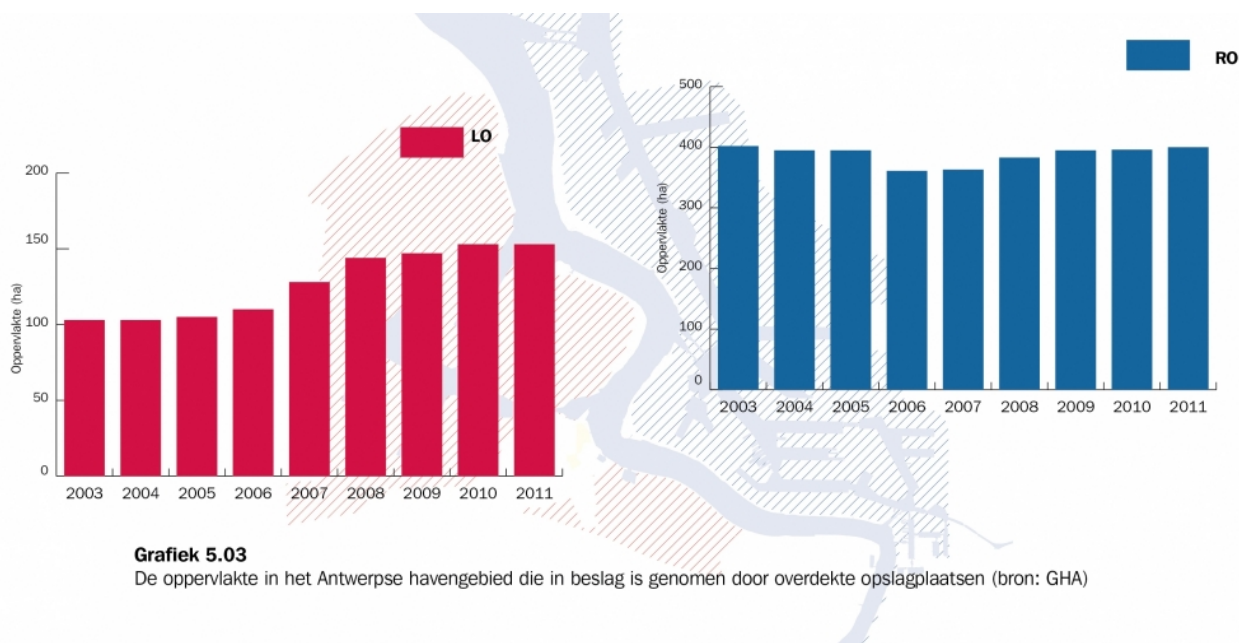
- **Inbreiding:** oude havengebieden revaloriseren en opnieuw inrichten.
- De invulling van de **Ontwikkelingszone Saeftinghe** volgens het Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief (**MMHA**). Met de afsluiting van de plan-MER is een belangrijke stap gezet naar de uiteindelijke ruimtelijke afbakening van het Linkeroeverhavengebied. Het omvat zones voor maritieme, industriële en logistieke ontwikkeling met een totale oppervlakte van ca. 1.070 ha (inclusief dok). Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (**GRUP**) zal dit vertalen in een homogene gebiedsafbakening waarbinnen de mogelijkheid tot het bouwen van een containergetijdendok voorzien is.
- De interne **ruimteproductiviteit** doen groeien.
- Een **investeringsvisie** ontwikkelen die onder andere oog heeft voor de voordelen van clustereffecten en synergieën met nieuwe projecten van de groot-industrie.

Hoe wordt de ruimte gebruikt?

De **Havenautoriteiten zijn eigenaar** van de meeste gronden in de haven en verlenen concessies aan bedrijven, terminaluitbaters, dienstverleners,... Als landlord kunnen ze ook actief ingrijpen wanneer terreinen blijven braakliggen, tonnages niet worden gehaald, bepaalde havendelen moeten gerenoveerd worden,.. Door hun concessiepolitiek kunnen de Havenautoriteiten met andere woorden zowel economisch als ecologisch sturen.

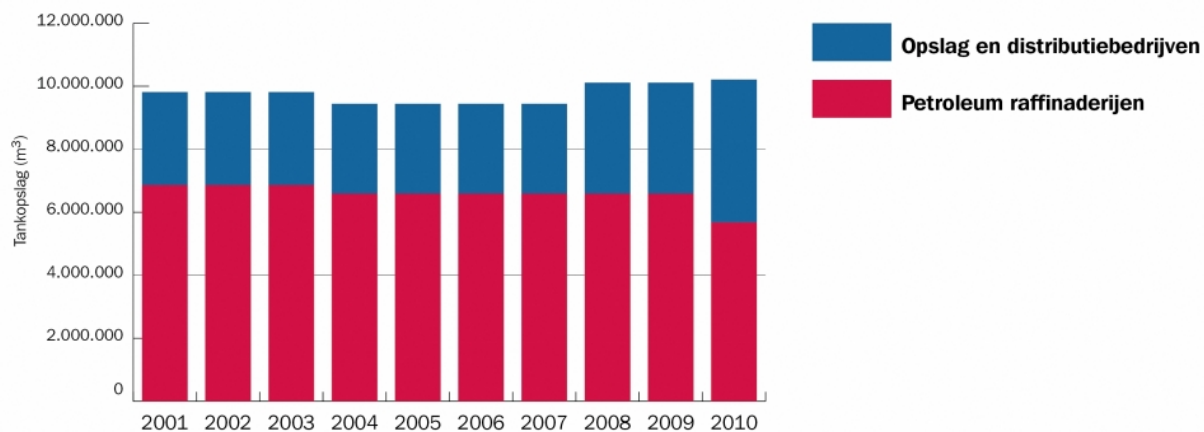
Concessiehouders zijn bedrijven die een stuk grond of kaai in concessie nemen bij de havenautoriteit om handels-, industriële of dienstverlenende activiteiten uit te bouwen. Terminaloperatoren, opslag- en logistieke spelers, producenten van goederen zijn voorbeelden van bedrijven die zich in de haven kunnen vestigen en daar een concessievergoeding voor betalen.

De ruimte aanbieden is een ding. Maar ontplooiën er zich dan ook economische activiteiten? Weerspiegelt de evolutie van de logistieke activiteiten deze van de maritieme trafieken, toegelicht in **stop 1**?



De totale **oppervlakte van overdekte opslagplaatsen** (exclusief de tankopslagcapaciteit van de petrochemische sector) groeide sedert 2003 met zo'n 10% tot ongeveer 550 hectare. Dit is meer dan de opslagruimte in de omliggende havens samengeteld.

Er zijn momenteel echter geen kwantitatieve gegevens beschikbaar over de kwaliteit van de invulling die deze opslagplaatsen geven aan de vraag van de logistieke marktspeleers. De evolutie van het aantal hectare overdekte opslagruimte is een te beperkte indicator om de ontwikkeling van de logistieke activiteiten op te volgen. Naar de toekomst toe zal er dan ook getracht worden gegevens over specifieke kwaliteitsmagazijnen en speciaal uitgeruste overdekte opslagruimten te bekomen.



Grafiek 5.04
Het volume tankopslag in het Antwerpse havengebied (bron: GHA)

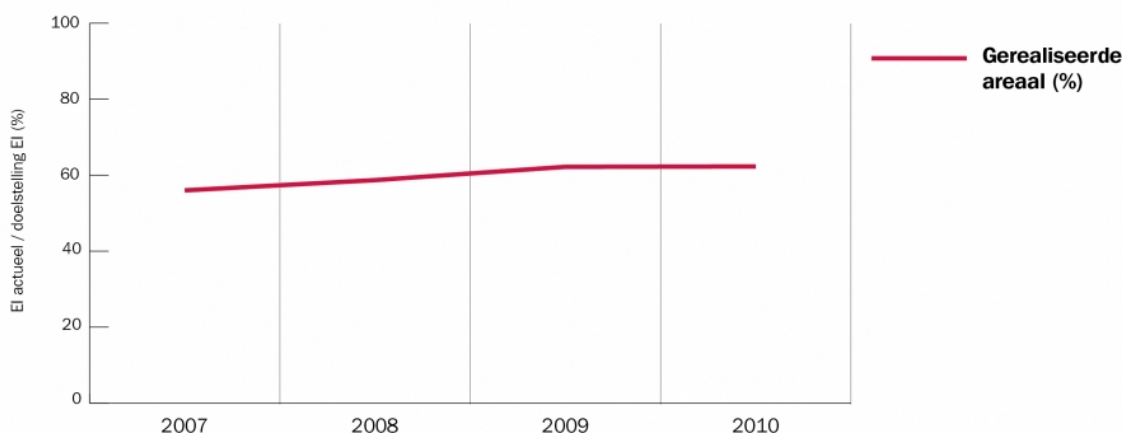
Het volume **tankopslag** schommelt de afgelopen 10 jaar rond de 10 miljoen m³. De opslagcapaciteit bij de raffinaderijen neemt wel af, terwijl deze bij de overige bedrijven toeneemt.

Haven met een ecologische infrastructuur

De ligging van de Antwerpse haven maakt ze een belangrijke economische groeipool. Het Antwerpse zeehavengebied is echter ook van groot ecologisch belang. Immers, **een estuarium dat zich zo ver landinwaarts uitstrekt, schept ruimte voor unieke natuurlijke ontwikkeling**. Daardoor is het één van de belangrijkste leefgebieden van Europees bedreigde soorten en zijn grote delen van het havengebied **ingekleurd als Speciale Beschermingszones onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000)**.

Uiteraard wensen we als haven zo'n uniek kader te ondersteunen. Ooit werd dit gegeven gepercipieerd als een conflict tussen industrie en natuur. Maar dit behoort nu duidelijk tot het verleden. Elke uitbreiding van de economische activiteiten gaat nu hand in hand de met verdere ontwikkeling van deze prachtige natuurlijke opportuniteiten.

Zo ondertekenden het GHA en Natuurpunt in 2000 een charter dat via het project '**Antwerpse Haven Natuurlijker**' een netwerk van ecologische infrastructuur wil realiseren. **Ecologische infrastructuur** is 'kleine natuur' die combineerbaar is met andere functies. Een netwerk van kerngebieden, corridors en stapstenen in het Antwerps havengebied moet meer kansen creëren voor de natuur. Dat zonder afbreuk te doen aan de ontwikkeling en de exploitatie van de haven. Het **streefdoel** is 5% van het Antwerps zeehavengebied of 650 hectare als ecologische infrastructuur te vrijwaren.



Grafiek 5.05

Het gerealiseerde areaal aan ecologische infrastructuur binnen het havengebied t.o.v. de doelstelling (bron: GHA)

De cijfers tonen aan dat **in 2009 de doelstelling voor net iets meer dan 60 procent gerealiseerd** was. De natuurontwikkeling binnen het havengebied zorgt samen met de ontwikkeling van **natuurkerngebieden buiten het havengebied** dat er een invulling wordt gegeven aan de vereisten in het kader van de Europese vogel- en habitatrichtlijn.

"De haven van Antwerpen is een prachtig voorbeeld van hoe natuurbescherming en economische ontwikkeling hand in hand gaan", aldus Europees commissaris voor Milieu Janez Potočnik bij zijn bezoek aan het natuurgebied De Kuifeend aan de vooravond van de

Internationale Dag van de Biodiversiteit (2010).

Haven en duurzaamheid

Na bijna twee eeuwen onafgebroken havenuitbreiding is Antwerpen uitgegroeid tot een maritiem-logistieke en industriële cluster van wereldformaat. Door de sterke expansie het jongste anderhalve decennium zal de haven met het uitwerken van de ruimtelijke afbakening (**GRUP**) binnen afzienbare tijd ook haar fysieke grenzen bereiken. Voor het eerst worden beleidsmakers geconfronteerd met het begrip '**eindigheid**' in de havenplanning waardoor onvermijdelijk het concept '**duurzaamheid**' sterk aan belang wint.

In die context kan het begrip '**duurzame ontwikkeling**' niet worden genegeerd. **Duurzame ontwikkeling** wordt daarbij gedefinieerd als het nastreven van economische ontwikkeling die aan de huidige behoeften beantwoordt, zonder daarbij de belangen van toekomstige generaties te belasten. Deze nieuwe benadering van groei remt het gebruik van bijkomende grondstoffen af en bevordert een product- en procesontwikkeling in de bedrijven die de milieubelasting terugdringt.

Daarnaast wordt een bewuste politiek gevoerd om **meer recuperatiematerialen** in het productieproces te integreren en wordt gestreefd naar een grotere diversificatie in het gebruik van verschillende energiebronnen.

Bondig samengevat zal de haven zijn rol als economisch en logistiek centrum kunnen behouden door op almaar minder ruimte almaar meer trafieken, industriële en logistieke activiteiten te accommoderen. Daarnaast moet ook de maritieme en continentale bereikbaarheid van de haven op langere termijn worden verzekerd en is het cruciaal de externe milieueffecten van de havenactiviteiten op water, lucht en bodem minimaal te houden.

De economische rol van het havengebied is ontegensprekelijk primordiaal, maar **het primaat van de economie is niet langer absoluut**. Algemeen wordt nu aanvaard dat economie, maatschappelijk draagvlak en ecologie in een evenwichtige 'en/en' en niet in een 'of/of' relatie staan. Het is dan ook **de uitdaging voor deze en volgende generaties** om naast de kernactiviteiten van de haven, namelijk maritieme en industriële ontwikkeling, ook figuurlijk 'ruimte' vrij te maken voor andere maatschappelijk relevante thema's zoals milieu, de nieuwe economie, sociale integratie, recreatie...

In **de 20ste eeuw** lag de nadruk van het havenbeleid sterk op de economische ontwikkeling: de uitbouw van de benodigde basisinfrastructuur en van een petrochemische havencluster. Maar meer dan voorheen zal de eigenlijke havenbedrijvigheid worden beïnvloed door een aantal nieuwe thema's die de samenleving beroeren. In dat verband kan worden gedacht aan een geïntegreerd milieubeheer en het verder ontwikkelen van een dialoogcultuur ('stakeholders-benadering').

Belangrijk is ook **het verderzetten van de politiek van economische diversifiëring** zodat de vruchtbare synergie tussen maritieme handel, logistiek en industrie eventueel kan worden uitgebreid tot nieuwe, nauw met de haven verbonden diensten. En, last but not least, zal meer dan voorheen worden ingezet op een voor de omgeving minder belastende wijze van **achterlandvervoer**.

Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren dat de geografische ligging van Antwerpen op zich al een unieke situatie is voor een toekomstgericht vervoersbeleid. Waar elders in de wereld kunnen de grootste (container)zeeschepen tot 80 km landinwaarts varen in het hart

van de meest geürbaniseerde en geïndustrialiseerde regio in Europa? Landvervoerskosten zullen, mede als gevolg van de Europese en nationale regelgeving, almaar hoger liggen dan die van het zeevervoer, waardoor **de landinwaartse ligging van de haven van Antwerpen een belangrijke en gegeerde troef** wordt om de transportkosten te optimaliseren en de transportgerelateerde milieueffecten te minimaliseren.

Ook aan de landzijde heeft het **mainportmodel** naar mobiliteitsbeheersing toe belangrijke baten. Door het bundelen van dikke ladingstromen in een haven met voldoende kritische massa zoals Antwerpen kan voldoende vrachtvolume worden geconsolideerd, waardoor het mogelijk wordt om de binnenvaart en het spoor meer te benutten. Dit laat toe een uiterst milieuvriendelijke vervoerspolitiek te voeren. Dat komt tot uiting in de voor Antwerpen gunstige **modal split** die in de toekomst echter nog verder moet worden gestuurd naar de minder omgevingsbelastende modi.

De **planning van de havenontwikkeling** vertrekt bij voorkeur vanuit een lange-termijnperspectief. Goed bestuur vereist visie en een stabiel strategisch beleid, waarbij wordt vermeden om bij elke conjuncturele omslag het roer om te gooien.

Het is dan ook de verdienste van dit duurzaamheidsverslag dat de havengemeenschap nu over een instrument beschikt om systematisch de cruciale indicatoren te monitoren, de geboekte vooruitgang objectief te meten zodat het duurzaamheidsbeleid indien nodig kan worden bijgestuurd.

Stop 6: Een industrieel en logistiek actieve haven

De Antwerpse haven is **meer dan het laden en lossen van schepen**. Uit **stop 2** bleek immers dat de 158 miljoen ton goederen, die in 2009 de haven binnenkwamen, na hun vertrek 8,5 miljard euro in waarde waren gestegen. Ongeveer 900 bedrijven in het havengebied staan daar voor garant; 365 dagen per jaar en 24 uur per dag.

Industrie en logistiek zijn samen goed voor 70% van die **toegevoegde waarde**. Het Antwerps logistiek-industrieel complex onderscheidt zich echter niet enkel door haar sterk meerwaardegenererend karakter. De inspanningen die deze sectoren leveren op het vlak van **duurzaamheid** zijn zondermeer indrukwekkend.

Een industrieel-logistiek samenspel

Naast de klassieke opslagactiviteiten in magazijnen vindt er in de haven ook **een brede waaier van logistieke activiteiten** plaats. Zo hebben een aantal grote productiebedrijven hun Europees of regionaal distributiecentrum in de haven gevestigd. Van daar uit kunnen ze hun goederen in- en uitvoeren over zee en de verdeling naar het achterland op de intermodaal meest efficiënte manier organiseren.

Deze zogenaamde '**Value Added Logistics**' of logistieke toegevoegdewaardeactiviteiten worden daarnaast aangevuld met het laden en leegmaken ('stuffen en strippen') van containers in logistieke parken in en om de haven. Antwerpen is op dit domein de koploper in Europa en een belangrijk centrum voor het verduurzamen of verankeren van deelladingen in zogenaamde LCL-containers ("Less than full Load" containers) via groupage-activiteiten. In 2010 werden minstens 589.000 teu vervoerd tussen de maritieme containerterminals en de logistieke parken in de haven, waarvan het overgrote deel in gespecialiseerde magazijnen werd gestuft en gestript. Dit is bovendien een zeer arbeidsintensieve sector. Het laden en leegmaken van een container creëert vier tot vijf maal meer arbeid dan de eigenlijke overslag van de container tussen schip en kade.

Het Antwerps logistiek-industrieel complex onderscheidt zich door de spectaculaire meerwaarde die zij aan producten geven. Deze worden in Antwerpen namelijk niet alleen gelost en geladen, maar bijvoorbeeld ook verpakt, gekeurd, gereinigd, versneden, gewogen, gesorteerd, gerepareerd, gelabeld of bestickerd.

Hoe beter de manier beschrijven waarop industrie en logistiek op elkaar inspelen dan met enkele sprekende voorbeelden?

Nergens in Europa zijn zoveel **chemiebedrijven** bij elkaar gevestigd als in de haven van Antwerpen.

Meer dan 30 chemiebedrijven produceren ruim 300 basischemicaliën. Talrijke spelers schakelen zich in in het logistieke proces van deze sector. Ze slaan ze op, leveren ze verderop in de productieketen af in verpakkingen op maat of in bulk en zorgen ook nog voor de documentenopvolging, de douaneafhandeling en het transport.

Antwerpen is de belangrijkste **staalhaven** van Europa met een breed aanbod aan diensten met **toegevoegde waarde**. Zo komt een groot deel van het staal op rollen (**coils**) of in grote formaten de haven binnen. Een aantal logistieke bedrijven snijdt dit staal op maat hetzij met **decoil-productielijnen** hetzij met zaagmachines die platen tot 30 cm dik aankunnen. **Traders** zetten op hun beurt de haven in als platform voor het verhandelen, stockeren en uitleveren van staal en non-ferro metalen.

Tal van bedrijven spelen in op de Europese toppositie van Antwerpen als het op **stukgoed** aankomt. Ze bieden producten en diensten aan voor ontmanteling, afhandeling, (her)verpakking, productie van speciale verpakking en herstellingen, kwaliteitscontrole, douaneafhandeling,...

Als belangrijkste **fruithaven** van Europa is het ook geen toeval dat de meest moderne fruitterminal ter wereld zich in de Antwerpse haven bevindt. Hij behandelt 600.000 ton fruit per jaar. Ook voor **tabak** en **koffie** neemt de haven een belangrijke plaats in. Zo is Antwerpen het opslagcentrum voor 45% van de Europese stocks aan ruwe koffie.

In de haven zijn ook enkele Vehicle Processing Centers gelegen. Nieuwe **wagens** worden er gereinigd, geïnspecteerd, beschermd en eventueel verder voorzien van accessoires. Zelfs de bouw van kleine series is mogelijk.

Activiteiten verduurzamen

De activiteiten in de haven vergen energie, hebben nood aan water en veroorzaken emissies. De betrokken bedrijven nemen daarin een transparante houding aan. Ze nemen daarenboven tal van initiatieven om het afval, het energie- en grondstofverbruik en de uitstoot in welke vorm dan ook te verminderen.

Energie

Het **energieverbruik** in de Antwerpse haven neemt over de periode 2000 tot 2008 toe tot 265 PJ. Dit komt ongeveer overeen met het jaarverbruik aan elektriciteit van 21 miljoen doorsnee gezinnen.

Een vergelijking van het energieverbruik van de sectoren die meegenomen worden in de productie-index (alle sectoren behalve de energieproductie en de raffinaderijen) met de productie-index laat zien dat ook **het energieverbruik per productie eenheid** is toegenomen van een ratio van 1,05 naar 1,07. Een mogelijke verklaring is de lagere productiviteit tijdens de crisis, die een lagere energie-efficiëntie van de bedrijfsgerelateerde processen met zich meebracht.

De chemie en de raffinaderijen zijn **de grootste energieverbruikers**. De energieproductie zelf en de raffinaderijen kenden de sterkste toename in verbruik. Een deel van de toename van energieverbruik is een gevolg van een toegenomen capaciteit in **warmtekrachtkoppeling**; een vorm van energieproductie, waarbij relatief schonere brandstoffen worden gebruikt voor energieproductie. Daarenboven werd geïnvesteerd in nieuwe installaties, die hun optimale werkingssnelheid nog moeten bereiken.

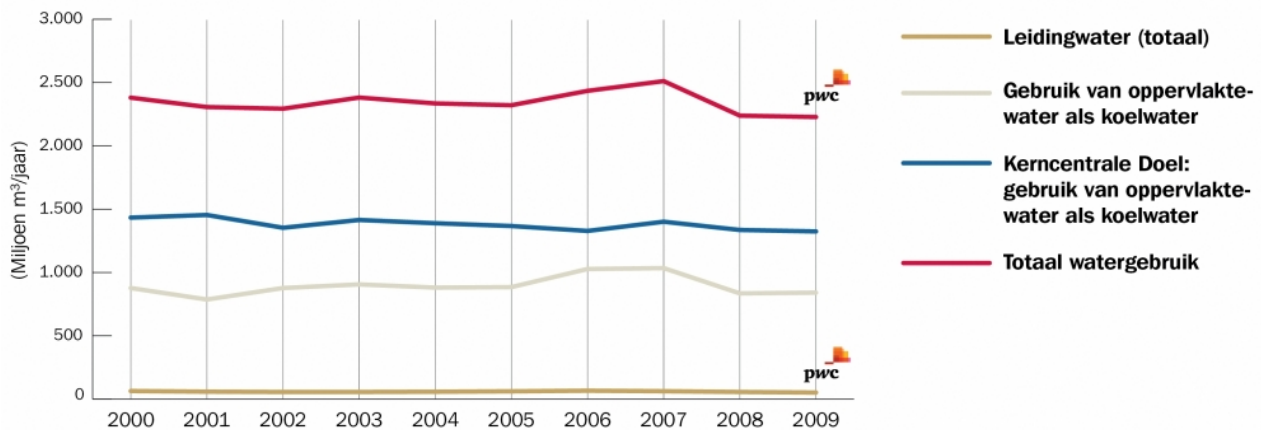
Het energieverbruik, voornamelijk in de vorm van restgassen, van de **chemiesector** in het havengebied vertegenwoordigt ongeveer 80% van het totale energieverbruik van deze sector in Vlaanderen. Voor de raffinaderijen, die als energiebron voornamelijk petroleumproducten gebruiken, bedraagt dit aandeel 100% omdat de volledige Vlaamse raffinaderijsector in het Antwerpse havengebied ligt.

Voor **andere sectoren** was er, omwille van een verschillende vorm van gegevensregistratie, geen vergelijking mogelijk tussen de Antwerpse haven en het verbruik in Vlaanderen.

Water

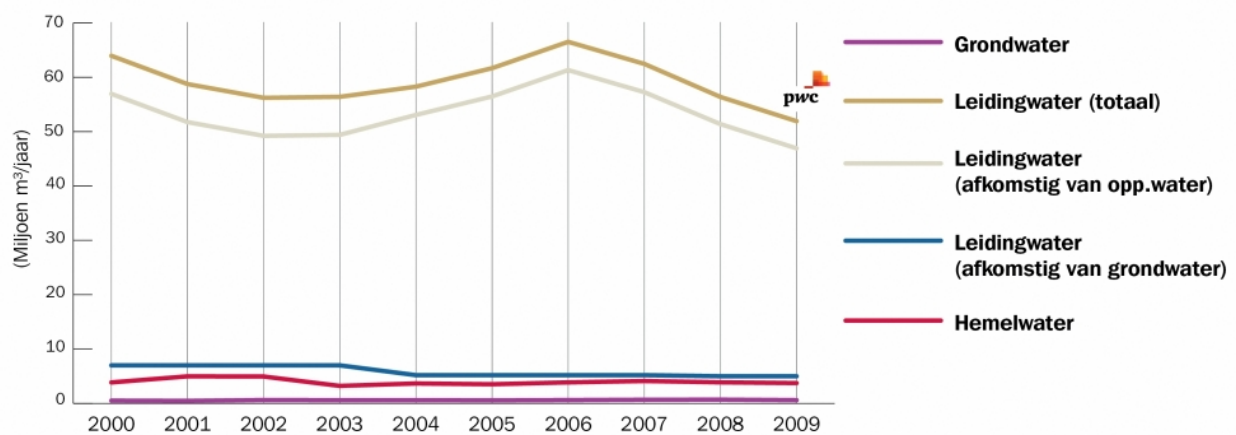
Ongeveer **97% van het watergebruik betreft koelwater**. Dit is water dat uit de dokken en de Schelde wordt opgepompt en nadien wordt teruggepompt.

Het **overige watergebruik** blijkt nogal te schommelen zonder een duidelijke evolutie. Het grootste aandeel daarin is **leidingwater afkomstig van oppervlaktewater**. Het aandeel van **grondwater** in het verbruik blijft sinds 2005 vrijwel stabiel, waarbij het grootste deel dan ook nog leidingwater is afkomstig van grondwater. **Hemelwater** heeft slechts een klein aandeel in het totale verbruik. Tal van bedrijven proberen wel meer hemelwater te gebruiken voor sanitair en schoonmaak. Tevens worden er initiatieven genomen om te werken met een gesloten watercyclus die het netto waterverbruik beperkt.



Grafiek 6.03

Het totale, leiding- en koelwatergebruik door de bedrijven in de Antwerpse haven (bron: VMM)



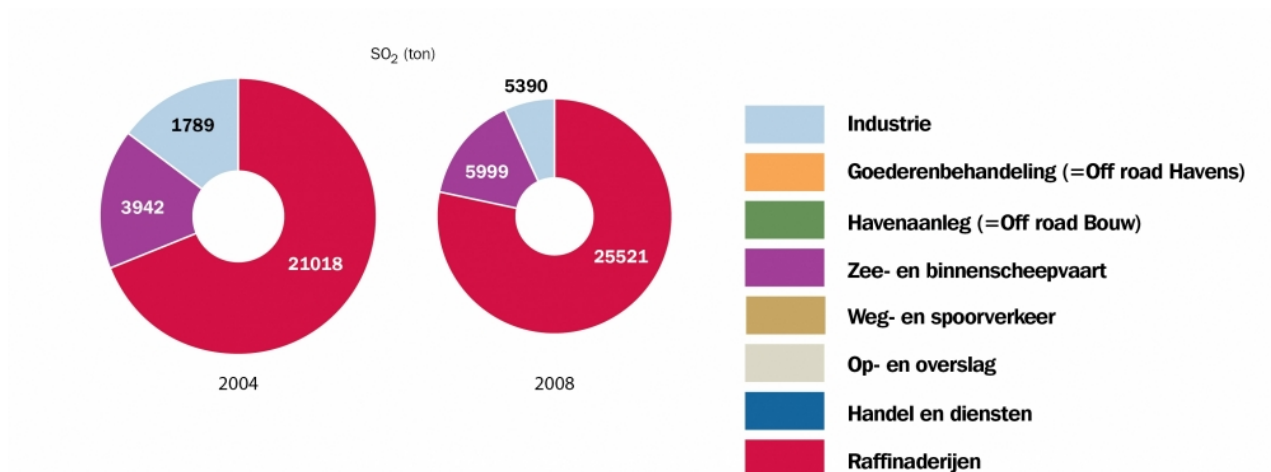
Grafiek 6.04

Het leidingwater, grondwater en hemelwatergebruik door de bedrijven in de Antwerpse haven zonder het aandeel dat gebruikt wordt als koelwater (bron: VMM)

Het **besluit** is dat de meest onduurzame vorm van watergebruik, de winning van grondwater, nauwelijks wordt toegepast.

Luchtemissies

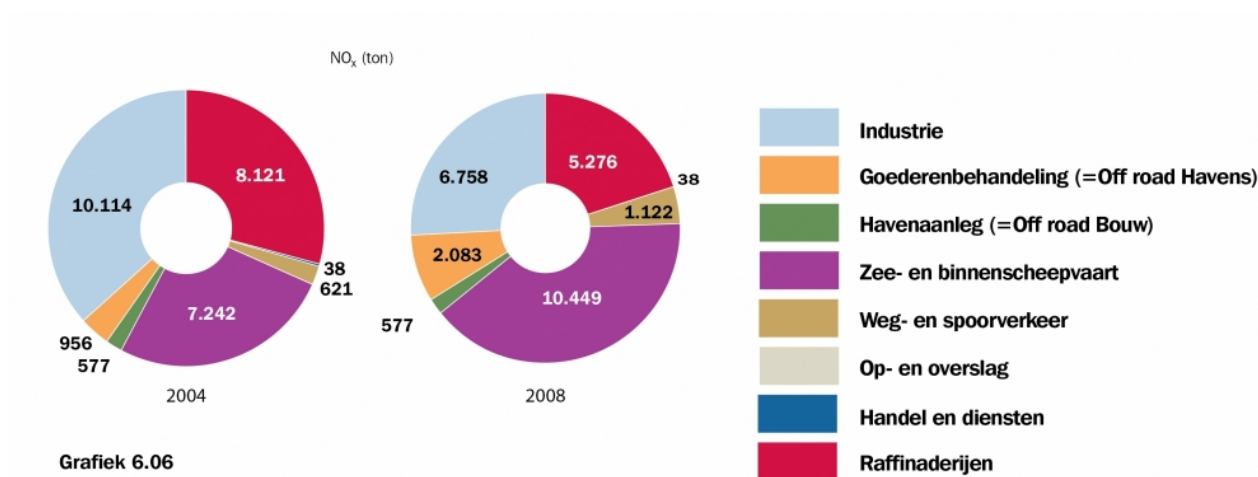
Voor luchtemissies is er gekeken naar de uitstoot van **zwaveldioxide (SO₂)**, **stikstofoxiden (NO_x)** en **fijn stof (PM₁₀)**. Zwaveldioxide en stikstofoxiden veroorzaken beide onder meer verzuring. De emissies van deze drie parameters zijn in 2008 lager dan in 2004, zelfs met een toegenomen productie.



Grafiek 6.05

De ingeschatte emissie van zwaveldioxide door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied in 2004 en 2008 (bron: GHA)

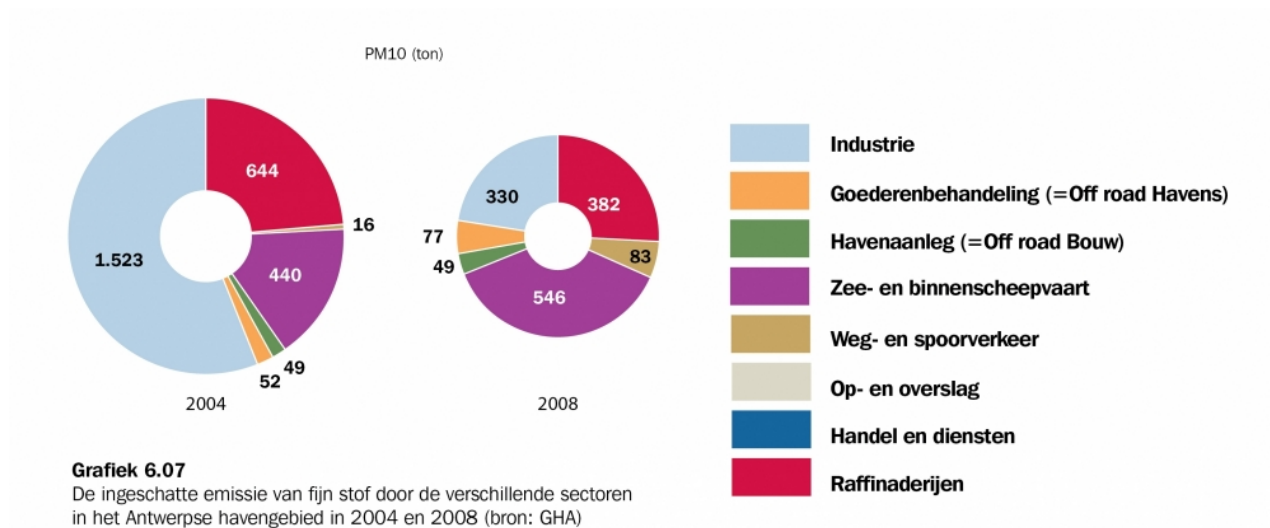
De **uitstoot van zwaveldioxide**, voornamelijk afkomstig van de raffinaderijen, daalde met 18%. Scheepvaart en industrie zijn de overige significante bronnen die wel met respectievelijk 34% en 67% zijn afgenomen.



Grafiek 6.06

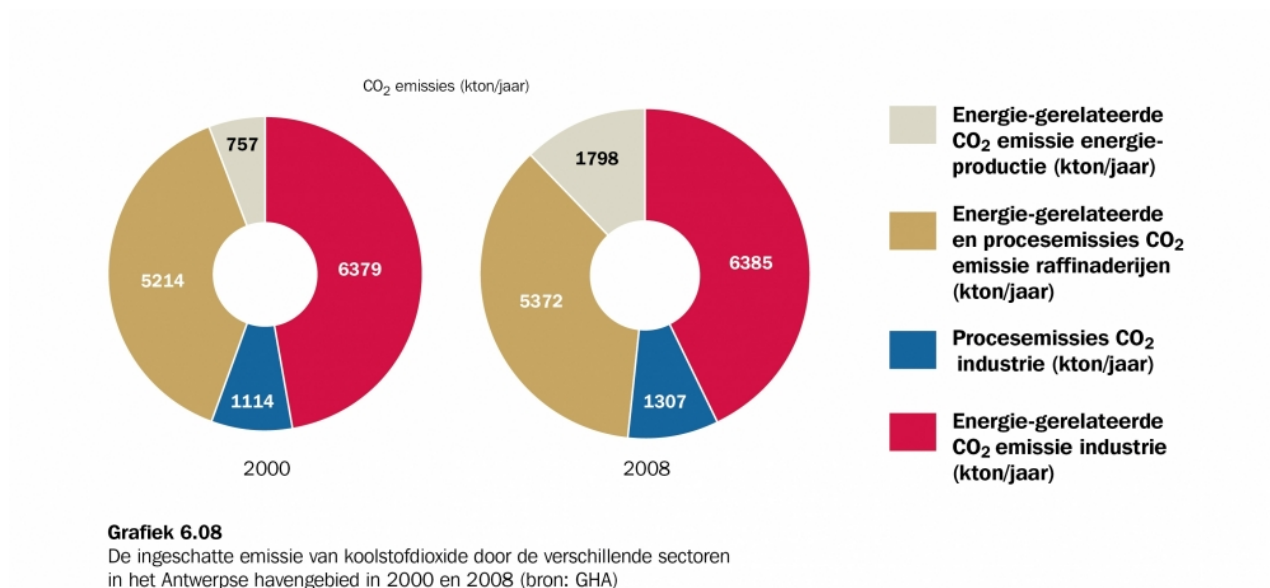
De ingeschatte emissie van stikstofoxiden door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied in 2004 en 2008 (bron: GHA)

De **emissie van stikstofoxiden** was in 2004 voornamelijk afkomstig van de industrie. Ze is afgenomen met 33%. Ook de NO_x-uitstoot van de raffinaderijen daalde en wel met 35%. De emissie door de scheepvaart nam dan weer toe met 44% en is daarmee ook de belangrijkste emissiebron geworden in 2008. De stijging van de NO_x-uitstoot door de zee- en binnenscheepvaart zou te maken kunnen hebben met toename van het aantal en/of de grootteklasse en/of de meer vervuilende types van schepen. Onderzoek hieromtrent is nog lopende.

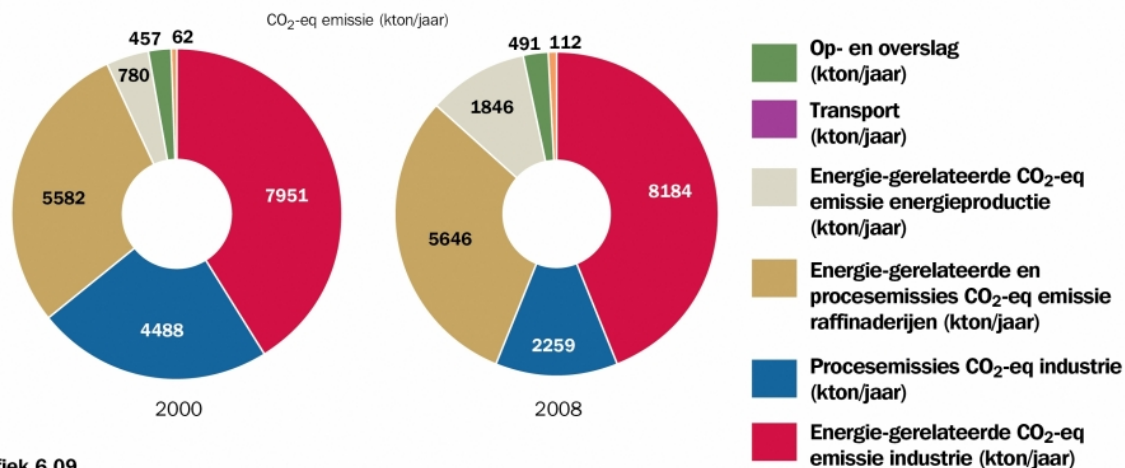


De **uitstoot van fijn stof** laat een gelijkaardige trend zien. De emissies van industrie en raffinaderijen nemen af met respectievelijk 78% en 41%, terwijl de emissies door de scheepvaart toenemen met 24%. Ook andere bronnen zoals havengebonden werktuigen en weg- en spoorverkeer stootten meer fijn stof uit in 2008 dan in 2004.

Uitstoot van CO₂ en CO₂-equivalenten



De **uitstoot van CO₂** door de grootindustrie, ligt in 2008 hoger dan in 2000. Dit is een gevolg van een toegenomen productie. Relatief gezien neemt de uitstoot van CO₂ door de grootindustrie wel af. Een vergelijking met de productie-index laat een daling zien van de ratio CO₂ emissie/productie-index van 63 naar 60.



Grafiek 6.09

De ingeschatte emissie van koolstofdioxide-equivalenten door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied in 2000 en 2008 (bron: GHA)

De **emissie van CO₂-equivalenten** ligt in 2008 lager dan in 2000, ondanks de gestegen productie. Een vergelijking met de productie-index laat een daling zien van de ratio CO₂ - equivalenten emissie/productie-index van 95 naar 85. De afname is het gevolg van een emissiedaling van N₂O emissie in de industrie. Bij de raffinaderijen is er een lichte toename van de emissie van CO₂-equivalenten met 1% en ook binnen de energieproductie is de emissie van CO₂-equivalenten hoger in 2008.

Initiatieven van de industrie op het vlak van duurzame ontwikkeling

Het is niet onwaarschijnlijk dat elk van de 900 bedrijven die actief zijn in de Antwerpse haven acties onderneemt op het vlak van **duurzame ontwikkeling**. Groene stroom, energie-efficiëntie, beheersen van afvalstromen en emissies, stakeholderconsultatie,... alle individuele initiatieven monden uit in de totaalcijfers die elders in dit duurzaamheidsverslag bij de verschillende stops besproken worden.

Bepaalde initiatieven gelden echter voor een volledige sector of zelfs voor de volledige industrie. In wat volgt lichten we het Responsible Care-programma en het Vlaamse Benchmarkconvenant toe.

Het Responsible Care-programma

Het **Responsible Care**-programma ontstond in 1985 in Canada. Het is een **vrijwillig initiatief van de chemische industrie** wereldwijd. De bedrijven die het programma onderschrijven verbinden er zich formeel toe:

- hun prestaties op het vlak van gezondheid, veiligheid en bescherming van het leefmilieu constant te verbeteren
- de impact te meten
- er op een transparante wijze over te rapporteren aan de stakeholders

In een **aanvangsfase** ging de aandacht vooral naar de vervuiling van bedrijfsterreinen en de bescherming en gezondheid van de werknemers. Dan volgde de **uitbreiding** naar de producten en naar de bescherming van de consumenten. **Vandaag** ligt het accent op de evaluatie van wat men noemt «cocktails van stoffen» en op de blootstelling van de wereldbevolking aan uiterst kleine dosissen van bepaalde stoffen op lange termijn.

Dit programma wil de zorg van de sector om te voldoen aan de eisen van duurzame ontwikkeling, omzetten in concrete acties. Het is ook een weg die de chemische sector toelaat de industriële activiteiten verder te zetten en te ontwikkelen (« licence to operate ») en de vereiste producten en diensten aan te bieden (« licence to sell »). Het programma onderlijnt tevens haar wil om de wetgevende evoluties te begeleiden of er zelfs op vooruit te lopen.

De sector besteedt heden ten dage **10 tot 15% van haar investeringen** aan de bescherming van de gezondheid van mens en natuur.

essenscia (vroeger Fedichem) sloot zich in mei 1991 aan bij Responsible Care. Sindsdien is de deelname aan het programma een voorwaarde om lid te worden van de federatie. De bedrijfsleiders die het programma onderschrijven engageren zich om alles in het werk te stellen om hun prestaties te verbeteren op het gebied van veiligheid, bescherming van het leefmilieu en de gezondheid.

Benchmarkconvenant

Het **Benchmarkingconvenant** is opgesteld voor grote energie-intensieve bedrijven uit alle industriële sectoren. De toetreding gebeurt per vestiging. Het convenant loopt tot 2012.

Door toe te treden tot het convenant gaan de bedrijven de verplichting aan om **de energie-efficiëntie van hun procesinstallaties op 'wereldtopniveau' te brengen en/of te houden tegen 2012**. Dat het 'wereldtopniveau' ook zal verbeteren in de tussenliggende periode wordt meegenomen in de beoordeling.

De wereldtop staat niet gelijk aan de allerbeste van de wereld, maar betreft eerder de berekening van een beperkte marge, waarvoor meerdere methodes bestaan:

- in de volledige benchmark worden alle vergelijkbare installaties ter wereld betrokken en wordt de wereldtop gedefinieerd als het beste deciel (de 10% beste bedrijven)
- in de regiobenchmark worden de beste regio's betrokken en wordt het gemiddelde van de beste regio gedefinieerd als wereldtop
- in de best practice methode bekijkt men alleen het beste bedrijf ter wereld, en heeft de wereldtop een specifiek verbruik dat 10% hoger ligt dan bij dit beste bedrijf
- indien vorige methoden niet uitvoerbaar zijn, wordt in een doorlichting onderzocht welke maatregelen economisch rendabel zijn

De benchmarkstudies worden uitgevoerd **per procesinstallatie** door ervaren consultants. Het opdelen van het bedrijf in procesinstallaties is dikwijls nodig om eenheden te verkrijgen die vergelijkbaar zijn met andere installaties in het buitenland. Het kan dus voorkomen dat een bedrijf meer dan één installatie laat benchmarken zodat de afstand tot de wereldtop per procesinstallatie verschillend is. Er is dan een optelling nodig van de processen, elk met zijn afstand en productievolume, om een totale afstand te bekomen van het bedrijf tegenover het hypothetische wereldtopbedrijf.

Het bedrijf maakt, uiterlijk anderhalf jaar na toetreding tot het convenant, een **EnergiePlan** op, waarin alle maatregelen zijn opgenomen nodig om de achterstand tot de wereldtop blijvend te overbruggen. Het convenant schrijft voor hoe snel die maatregelen moeten worden uitgevoerd, afhankelijk van de economische rendabiliteit. Vanaf dan zal het bedrijf jaarlijks een opvolging- en monitoringverslag opstellen.

De '**Commissie Benchmarking**' treedt op als stuurgroep voor het convenant. Ze bestaat uit vertegenwoordigers van de overheden en de industriële sectoren. Ze verzorgt de algemene coördinatie, zoekt oplossingen voor knelpunten in de uitvoering (bijvoorbeeld bijzondere situaties die zich voordoen bij de bepaling van de wereldtop), controleert de voortgang en publiceert verslagen over de resultaten van het convenant.

De berekeningen en de uitvoering van het convenant zijn zeer belangrijk en moeten zeer nauwkeurig opgevolgd worden. Hiertoe werd een onafhankelijke instantie aangeduid: het **Verificatiebureau**. Dit Verificatiebureau dient de benchmarkconsultants en de gebruikte methodieken goed te keuren vooraleer het benchmarkonderzoek start. Het keurt en verifieert ook het ingediende EnergiePlan, de uitvoering van de maatregelen en de monitoring en verslaggeving. Het stelt adviezen en verslagen op ten behoeve van de Commissie Benchmarking.

Als tegenprestatie voor de inspanningen van de bedrijven garandeert de **Vlaamse overheid** dat zij geen bijkomende maatregelen aan de bedrijven zal opleggen op gebied van rationeel energiegebruik of **CO2**. Verder zal ze alles in het werk stellen om voor de convenantbedrijven vrijstelling te verkrijgen van bijkomende Belgische of Europese maatregelen.

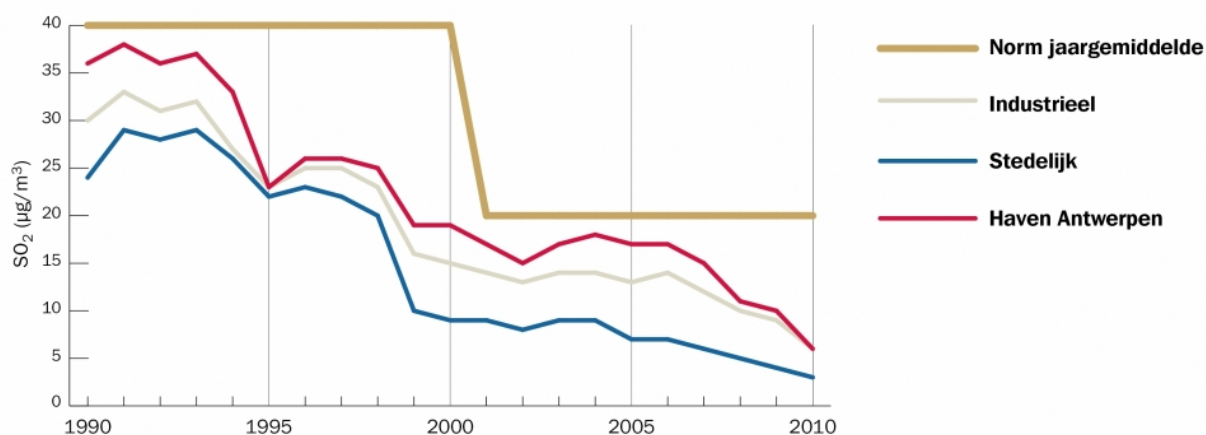
Stop 7: In harmonie met milieu en natuur

Wie haven zegt, zegt **lucht** en **water**. Neem er ook nog de (water)**bodem** bij en je hebt de drie omgevingsfactoren die binnen de haven constant worden bewaakt.

Daarnaast geeft de Antwerpse haven mee vorm aan natuurgebieden in de havenregio en bouwt ze een ecologische infrastructuur uit.

Lucht

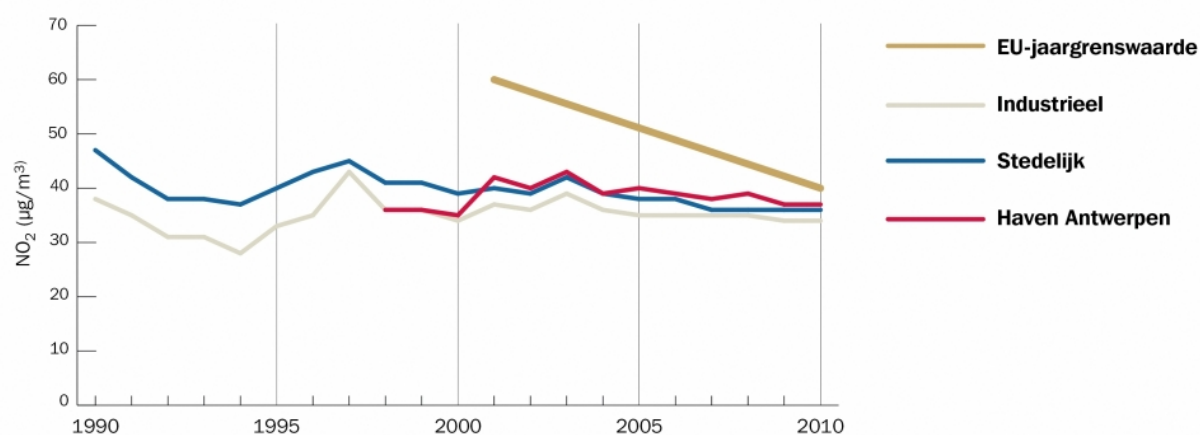
De Vlaamse Milieumaatschappij monitort sinds 1990 de luchtkwaliteit van de havenregio. Maar een groot deel van het milieubeleid zit op Europees vlak. Zo legt de EU **luchtkwaliteitsnormen** op voor onder andere stikstofoxiden (**NO_x**), zwaveldioxide (**SO₂**) en fijn stof (**PM₁₀**) samen met een tijdsschema waartegen de normen moeten worden behaald.



Grafiek 7.01

Zwaveldioxide concentratie in de haven van Antwerpen vergeleken met het stedelijk en industrieel gebied in Vlaanderen (bron: VMM). De norm voor 2001 is gebaseerd op de richtlijn van de EG van 15 juli 1980, waarbij de EU richtwaarde 40 a 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ was, nadien is de norm gebaseerd op de Europese dochterrichtlijn lucht (1999/30/EG).

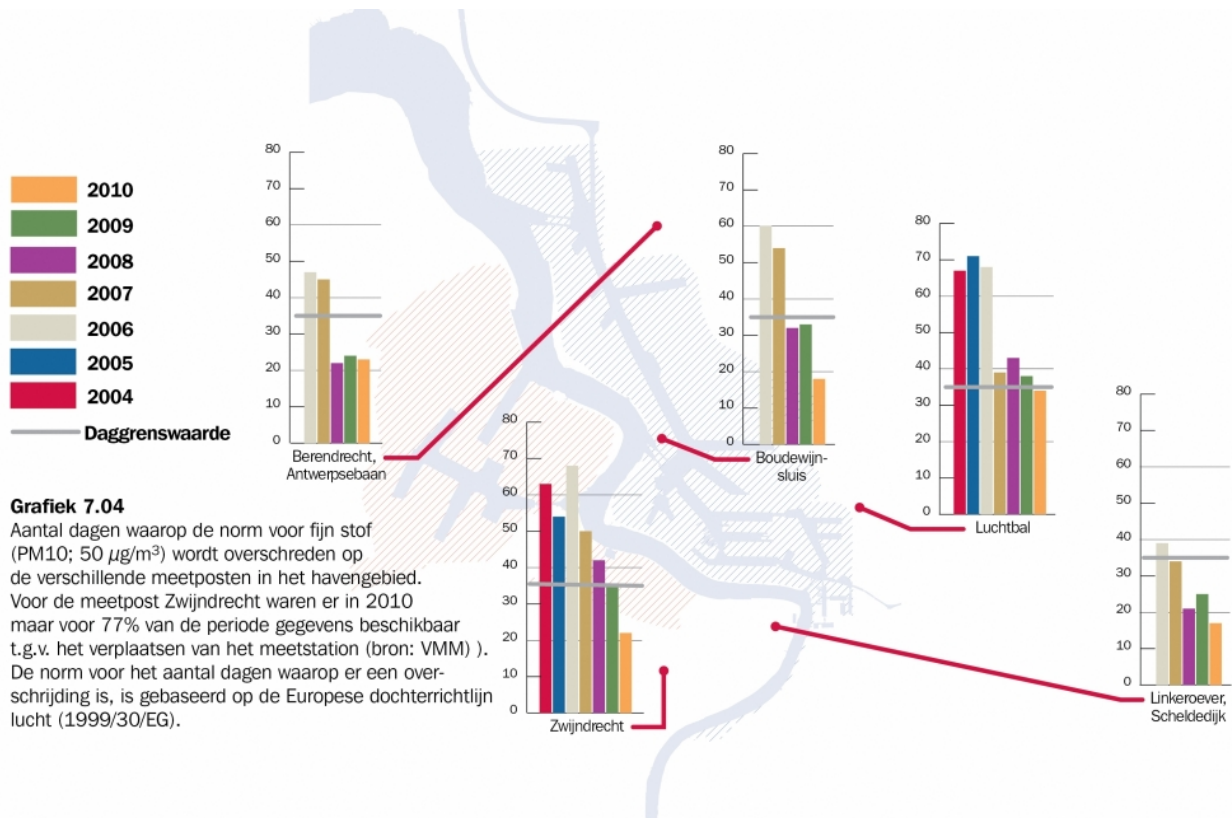
Net zoals andere Europese landen hebben bepaalde Vlaamse regio's het **moeilijk** om de norm voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) te halen. Redenen zijn een hoge bevolkingsdichtheid, een zeer dicht wegennet, de talrijke industriezones en de import van luchtverontreiniging uit het buitenland.



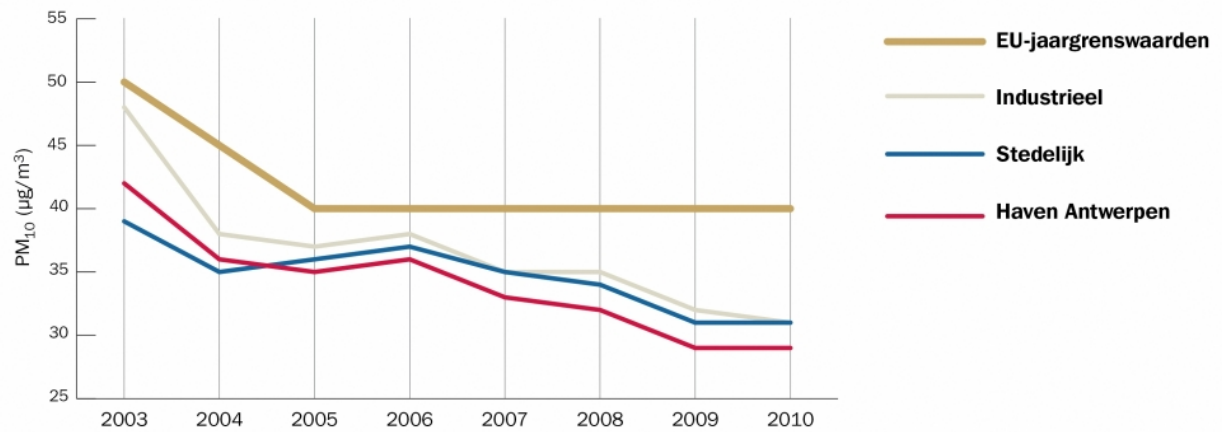
Grafiek 7.02

Stikstofconcentratie in de haven van Antwerpen vergeleken met het stedelijk en industrieel gebied in Vlaanderen (bron: VMM). De norm is gebaseerd op de jaargrenswaarde uit de Europese dochterrichtlijn lucht (1999/30/EG). Voor 2001 was er geen norm waaraan de jaargemiddeldes getoetst konden worden.

De haven van Antwerpen is aangeduid als een 'hotspotzone' voor de parameters PM10 en NO2. Daarom werd in december 2008 een **'Actieplan fijn stof en NO2 in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen'** opgemaakt met verscheidene actiepunten voor zowel de Vlaamse overheid, het Gemeentelijk Havenbedrijf, de Stad Antwerpen als de bedrijfswereld. Vijf werkgroepen volgen deze acties op en sturen de uitvoering aan.



Er is een **vrij duidelijke en stelselmatige verbetering** waar te nemen van de gemeten immissieconcentraties van stikstofoxiden (NOx), zwaveldioxide (SO2) en fijn stof (PM10). Uit een vergelijking met andere typegebieden in Vlaanderen blijkt dat de concentratie stikstofoxiden en zwaveldioxide in de Antwerpse haven iets hoger ligt, terwijl de fijnstofconcentratie iets lager ligt. Het aantal overschrijdingsdagen van norm voor de daggemiddelde PM10 concentraties kende de jongste jaren eveneens een flinke daling. In 2010 werden er in de haven zelfs geen overschrijdingen meer vastgesteld.

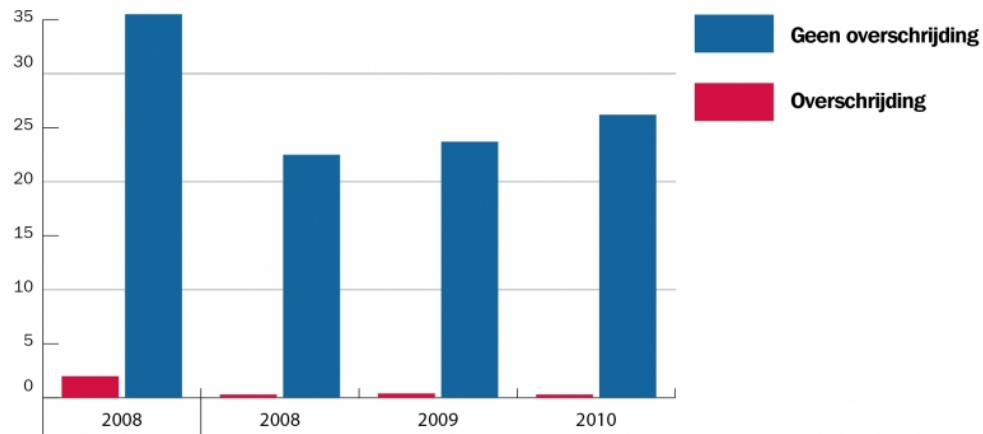


Grafiek 7.03

Fijn stof concentratie in de haven van Antwerpen vergeleken met het stedelijk en industrieel gebied in Vlaanderen (bron: VMM). De norm is gebaseerd op de jaargrenswaarde uit de Europese dochterrichtlijn lucht (1999/30/EG).

Water

De waterkwaliteit van de haven, gemeten in de dokken op Rechter- en Linkeroever achter de sluizen, is **in zijn totaliteit als goed te bestempelen**.



Grafiek 7.05

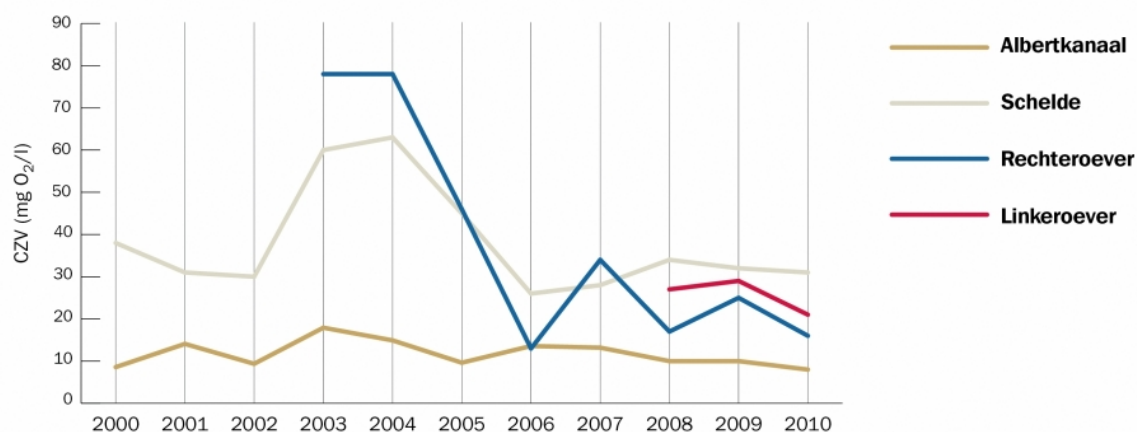
Aantal prioritaire stoffen dat de waterkwaliteitsnorm overschrijdt (bron: VMM en GHA)

De Europese Kaderrichtlijn water somt 33 prioritaire en 8 andere verontreinigende stoffen op. Conform het **decreet Integraal Waterbeleid** moet voor deze stoffen gestreefd worden naar een vermindering en/of beëindiging van lozingen en emissies. Wateranalyses bewijzen dat er haast geen overschrijdingen van de waterkwaliteitsnormen meer voorkomen voor deze 41 stoffen.



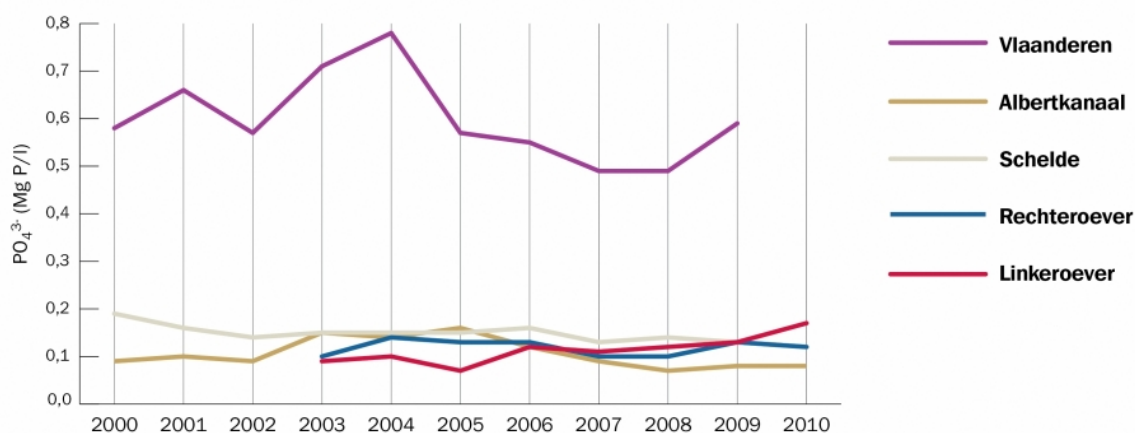
Waterstalen Het gehalte aan bepaalde **meststoffen**, met name fosfaat en nitraat, in de havendokken is significant lager dan in de waterlopen Schelde en Albertkanaal, die de belangrijkste aanvoer van water voor de dokken op respectievelijk linkeroever en rechteroever verzorgen. De stikstof concentratie daalt over de jaren heen, maar de norm van totale stikstofconcentratie (zomerhalfjaargemiddelde $< 1,8 \text{ mg N/l}$) wordt evenwel nog niet behaald.

Ook **zuurstof** kan een probleem vormen in de dokken, aangezien er geregeld een overschrijding is van de norm van $30 \text{ mg O}_2/\text{l}$ voor het chemisch zuurstofverbruik (CZV). Het CZV is een maat voor de zuurstof die er nodig is om het organisch materiaal in de waterkolom af te breken.



Grafiek 7.06

Verloop van het chemische zuurstofverbruik in de dokken op Linker- en Rechteroever en in de Schelde en het Albertkanaal op de locaties die het dichtste bij de dokken zijn gelegen (bron: VMM en GHA)

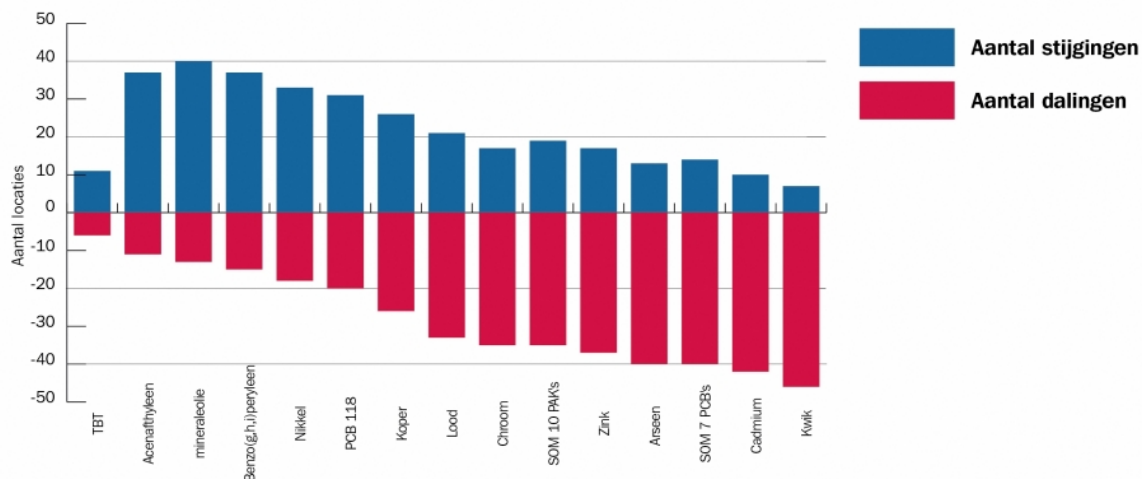


Grafiek 7.07

Verloop van orthofosfaat in de dokken op Linker- en Rechteroever en in de Schelde en het Albertkanaal op de locaties die het dichtste bij de dokken zijn gelegen en totaal gemiddeld in Vlaanderen (bron: VMM en GHA)

(Water)bodem

Er zijn momenteel **nog geen milieukwaliteitsdoelstellingen** van kracht voor brakke en zoute waterbodems, welke terug te vinden zijn in de Antwerpse haven. Daarom werden voor een aantal stoffen de concentraties in 2010 vergeleken met de concentraties in 2002, waarbij er werd nagegaan of de concentratie op deze locaties daalde of steeg.



Grafiek 7.08

Aantal locaties waar de concentratie van de vermelde stof in 2010 lager (negatieve aantallen) of hoger was dan in 2002. (bron: GHA)

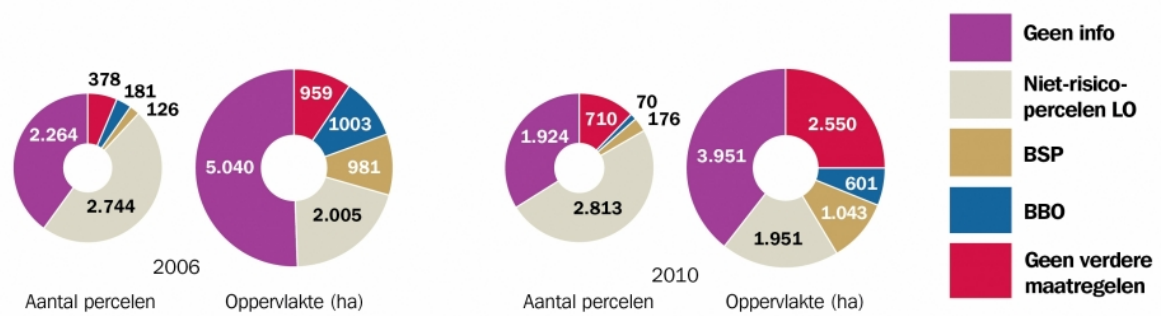
Het aantal locaties met dalingen en het aantal locaties met stijgingen is weergegeven in de grafiek hiernaast. Hieruit blijkt dat de meeste **metalen** op de meeste van deze locaties in lagere concentraties voorkomen. Dit geeft aan dat de aanvoer van deze verontreinigingen is afgenomen of gestopt. Enkel voor koper, een bestanddeel in de alternatieven voor tributyl tin (TBT) als antifouling, is er een toename op de meeste locaties. TBT zelf wordt ook op 11 van de 17 locaties in hogere concentraties aangetroffen.



Waterbodemstalen nemen Voor de groepen **polychloorbifenylen** (PCB's) en **polyaromatische koolwaterstoffen** (PAK's) wordt er globaal een afname waargenomen op de meeste locaties. Daar staat tegenover dat de concentratie van enkele individuele PAK's, met name Acenafthyleen en Benzo(g,h,i)peryleen, en van PCB 118 op een groot aantal locaties is toegenomen.

Minerale olie is in 2010 op de meeste locaties hoger dan in 2002.

De bodem



Grafiek 7.09

Toestand van de bodemonderzoeken in de Antwerpse haven in 2006 en 2010 weergegeven op basis van de aantallen percelen en de oppervlakte. (bron: OVAM)

Bij de bodemkwaliteit heeft men voornamelijk te maken met historische vervuiling. Die wordt systematisch aangepakt.

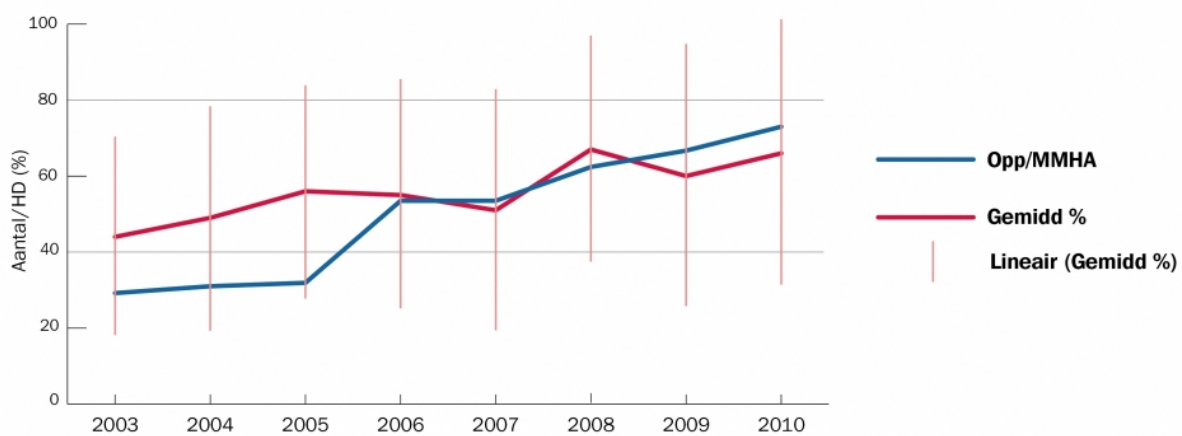
De bodemtoestand 2010 is vergeleken met de bodemtoestand 2006. Het aantal percelen, evenals de oppervlakte, waarover geen informatie beschikbaar is, is gedaald. Er zijn met andere woorden de jongste jaren meer bodemonderzoeken uitgevoerd en de kennis over de bodemtoestand is gestegen.

Van de onderzochte percelen is het aantal percelen met een verontreiniging, waar beschrijvende bodemonderzoeken (**BBO**) of bodemsaneringsprojecten (**BSP**) worden uitgevoerd, klein. Uit de informatie blijkt bovendien dat er **almaar meer percelen zijn zonder bodemverontreiniging**.

Haven en natuur laten samenleven

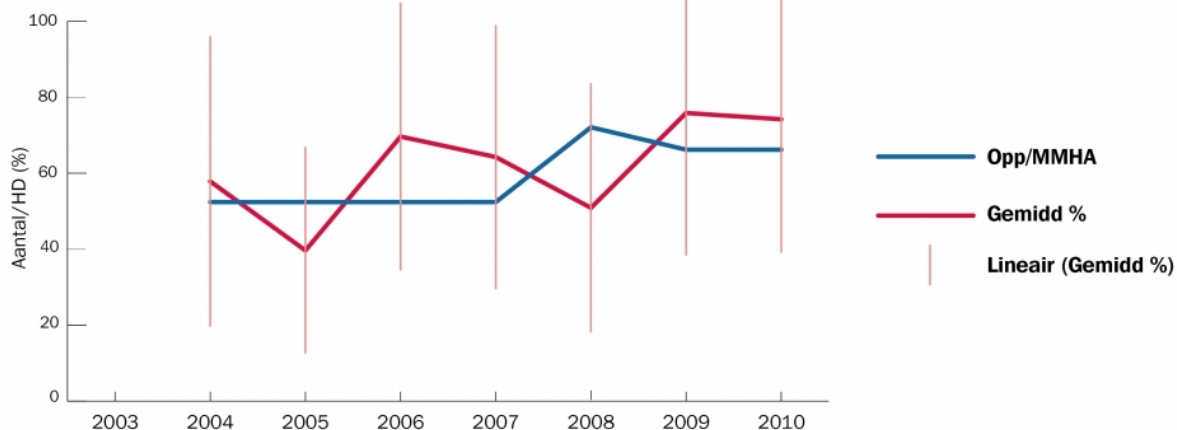
De haven van Antwerpen is een motor van de Vlaamse, Belgische en Europese economie. Het Schelde-estuarium, waarin de haven gelegen is, heeft op zijn beurt een belangrijke natuurwaarde.

De havengemeenschap werkt daarom aan tal van **initiatieven** om de ontwikkeling en exploitatie van de haven te laten harmoniëren met de natuur. Zo wordt het samengaan van havenontwikkeling en de eisen gesteld voor het Europese netwerk van Vogel- en Habitatrichtlijngebieden waartoe ook het Antwerpse zeehavengebied behoort projectmatig opgevolgd. De haven werkt sinds 2000 ook nauw samen met Natuurpunt, één van de grootste natuur-NGO's van Vlaanderen.



Grafiek 7.10
Staat van instandhouding LSO

Naast de aanleg van **ecologische infrastructuur binnen het havengebied** worden er **natuurkerngebieden** aangelegd rond het havengebied. Op Linkeroever is er sinds 2003 een continu toename van de oppervlakte natuurgebied. Op Rechteroever was er een toename in 2008 en vervolgens een afname in 2009.



Grafiek 7.11

Staat van instandhouding RSO - Kuifeend Opstalvalleigebied

Door de aanleg en instandhouding van natuur in en rond het havengebied wordt er gestreefd naar een gunstige staat van instandhouding van de **Speciale Beschermingszones** (SBZ). Zowel op Linkeroever als Rechteroever is er hierdoor een verbetering waarneembaar in de aantallen van verschillende vogelsoorten ten opzichte van de in de instandhoudingsdoelstellingen geformuleerde aantallen.

Stop 8: Via de regio naar het achterland

Een haven kan niet functioneren zonder haar omgeving. Haven, regio en achterland zijn met elkaar verbonden door **een complex netwerk van economische, logistieke, sociale en maatschappelijke relaties**. Dat is niet anders voor Antwerpen.

Gunstige geografische ligging

De landinwaartse ligging van de Antwerpse haven in het industriële, demografische en commerciële hart van Noord-West Europa creëert tal van mogelijkheden om het landvervoer aanzienlijk te verkorten **zoals dit filmpje aantoont**. De bundeling van goederenstromen in een wereldhaven als Antwerpen genereert voldoende kritische massa en biedt in combinatie met de excellente trimodale ontsluiting tal van kansen voor een vernieuwend mobiliteitsbeleid. De ultieme voorwaarde is uiteraard dat de goederen probleemloos van het maritieme voorland naar het continentale achterland kunnen worden aan- en afgevoerd.

Als zeehaven is Antwerpen een belangrijk knooppunt in de internationale handel. Elk jaar meren zo'n 15.000 zeeschepen en 57.000 binnenschepen in de haven aan. Antwerpen is de **tweede grootste spoorhaven van Europa** met meer dan 1.000 km spoorwegen waarlangs dagelijks 250 goederentreinen worden geladen en gelost. Duizenden vrachtwagens rijden dagelijks de haven in en uit. De haven van Antwerpen biedt maandelijks ook nog eens 280 **shortseavertrekken** aan naar meer dan 150 bestemmingen. De ligging van Antwerpen op het Europese **pijpleidingenknooppunt** en het netwerk van pijpleidingen binnen de haven maakt dat grote hoeveelheden vloeibare goederen via deze milieuvriendelijke weg worden vervoerd.

Naast de maritieme overslag produceert de Antwerpse industrie jaarlijks (zowel in- als uitgaande trafiek) ongeveer 140 (exclusief tankopslag) tot 160 miljoen ton (inclusief tankopslag). Dit omvat zowel de aanvoer van grondstoffen als de afvoer van verwerkte producten en dit met alle vervoermodi. Het pijpleidingenvervoer is in de industrie verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het transportvolume. Bij de industriële intra-haventrafiek wordt zelfs 88% van de lading met pijpleidingen vervoerd.

Door deze enorme clustereffecten kan de havengemeenschap een belangrijke impuls geven bij het zoeken naar duurzame oplossingen voor de vervoersproblematiek. Vandaag wordt al ruim de helft van de goederen van en naar het achterland via niet-weggebonden vervoersmodi zoals binnenvaart en spoor getransporteerd. Vanuit een duurzaamheidsoptiek is het belangrijk het aandeel van deze milieuvriendelijke vervoersdragers te vergroten.

Een belangrijke bijdrage tot het verhogen van het marktaandeel van spoor en binnenvaart is het bundelen van trafieken binnen het havengebied en het bundelen van de lading van de vele **verladers** in het achterland. Om dit te realiseren lopen er vandaag al een aantal projecten die het vervoer binnen de haven efficiënter en goedkoper maken.

Zo bestaat er in de **binnenvaart** al een aantal jaren een initiatief om een registratie- en boekingssysteem in te voeren voor de behandeling van de binnenscheepvaart aan de maritieme terminals: **BTS (Barge Traffic System)**. Dit instrument wordt ook gebruikt om samen met de terminaloperators te onderzoeken of een havenbreed planningssysteem kan worden ontwikkeld. Hierdoor zouden de wachttijden voor binnenvaartschepen sterk worden gereduceerd. Sinds 2010 is ook de "Premium Barge" in de markt gezet. Dit is een regelmatige binnenvaartdienst die de verschillende terminals in de haven op vaste tijdstippen met elkaar verbindt. Deze dienst laat toe om zelfs met een uitermate korte voorboekingsijd containers over het water naar verschillende bestemmingen in de haven te vervoeren.

Ook voor **het spoor** lopen initiatieven om via een nieuwe Antwerp Rail Hub een open en kostenefficiënt verdeelsysteem voor spoorcontainers te ontwikkelen. Dergelijke rail hub biedt bovendien een oplossing voor het bundelen van maritieme en continentale stromen naar het

achterland. Het ultieme doel daarbij is om zowel de frequentie als het aantal bestemmingen van en naar achterlandlocaties gevoelig te verhogen. Het ontwikkelen van nieuwe, innovatieve spoorprojecten op halflange afstand (100 km - 350 km) krijgt extra aandacht.

Voor het **wegvervoer** voert het Gemeentelijk Havenbedrijf specifieke projecten uit. In de eerste plaats voorziet men een dynamisch verkeersmanagement. Door gebruik te maken van dynamische informatieborden kan het havenverkeer gericht naar het hoofdwegennetwerk worden gestuurd. Ten tweede wordt zowel een open-access vrachtwagenparking als een beveiligde parking, inclusief service center voor vrachtwagens, gepland en wordt de uitbouw onderzocht van een 'truckhub' of inhaven containertransferium om inkomende en uitgaande containerbewegingen te bundelen waardoor leeg rijden van vrachtwagens wordt vermeden.

Voor **truckers** die wegcongestie rond Antwerpen willen vermijden, werd beslist om een transferium weg-barge in Grobbendonk te ontwikkelen. Hierdoor kunnen truckers hun wegcontainers aanbieden aan een binnenvaartterminal die dan het laatste deel van het traject overneemt.

Naar het achterland toe werden de jongste jaren twee projecten opgestart om de ladingstromen van **rederijen** en logistieke dienstverleners te bundelen (**Antwerp Intermodal Solutions I en II**).

Tegelijkertijd wordt almaar meer aandacht besteed aan **een nauwere samenwerking met grote verladers**. Vanuit de specifieke "supply chain"-bekkernissen van deze bedrijven wordt getracht de logistieke keten tussen de haven en hun productiecentra te optimaliseren.

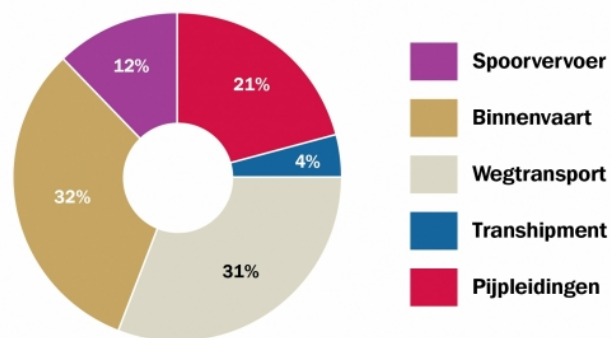
Recentelijk werden ook belangrijke inspanningen geleverd om **de laadplatforms (spoor- en binnenvaartterminals) in het achterland** te versterken onder meer door een structurele aanwezigheid van Antwerpse havenbedrijven in inlandterminals. Voorts wordt er sterk ingezet op kwalitatiever achterlandtransport o.a. door de organisatie van lokale bundelingsprojecten om nieuwe intermodale verbindingen op te starten. In werkgroepen met verladers worden nieuwe ICT-logistieke toepassingen voorgesteld en wordt gezocht naar het verbeteren van specifieke douane-procedures of andere controles van overheidsinstellingen.

De rol van de Antwerpse haven als motor van de economie en tewerkstelling kwam al in eerdere stops aan bod. Jaarlijks verwerkt de haven zo'n 180 miljoen ton maritieme goederen die op een of andere manier doorheen de omliggende regio vanuit de hele wereld worden aangevoerd en doorheen diezelfde regio naar het achterland worden afgevoerd. Bovendien is de haven ook een belangrijk knooppunt van industriële en continentale trafieken. Antwerpen beschikt daartoe over een uitgebreid transportnetwerk. Het is een competitieve troef die evenwel een effect heeft op de omgeving en het milieu.

Modal split goederenverkeer

Deze inzet van de verschillende transportmodi naar het achterlandvervoer wordt **modal split** genoemd. De evolutie van de modal split geeft aan in welke mate het achterlandvervoer op een milieuvriendelijke wijze verloopt en in welke mate de niet-weggebonden modi aan belang winnen.

De modal split ligt voor de Antwerpse haven relatief gunstig. **Wegtransport** vertegenwoordigt minder dan 50% voor alle trafieken behalve voor containers waar het aandeel 54% bedraagt.



Grafiek 8.01

Verdeling van het transport naar het achterland volgens de verschillende transportmodi

De modal split evolueert langzaam maar zeker in de richting van meer niet-weggebonden modi. Om een duurzame groei van de havenactiviteiten mogelijk te maken en congestieproblemen te vermijden zijn bijkomende initiatieven nodig om de verschuiving naar niet-weggebonden modi te versnellen.

De Antwerpse haven kan niet zonder haar **binnenvaart** en andersom: samen vormen ze een onverbreekbaar geheel. Het aandeel van de binnenvaart in het goederenvolume van de Antwerpse haven groeit in sneltempo. Daarbij neemt de containertrafiek het voortouw. Ongeveer een derde van het Antwerpse containervolume wordt nu al per binnenschip vervoerd, en sinds de opening van het Deurganckdok neemt dit aandeel met rasse schreden toe. Ook de binnenvaartrederijen en -schippers betalen havenrechten en zijn dus klanten van de haven.

Spoorwegontsluiting

Om de spoorverbinding tussen linker- en rechteroever te optimaliseren wordt er een spoorwegtunnel aangelegd onder de Schelde ter hoogte van Liefkenshoek. Dit nieuwe tunneltracé met een dubbel spoor – de Liefkenshoekspoortunnel – wordt 16,5 km lang en zal aansluiten op de bestaande spoortunnel onder het Waaslandkanaal op Linkeroever. De Liefkenshoekspoortunnel zal de tweede spoortunnel zijn die in Antwerpen Linker- en Rechteroever verbindt.

Dit nieuwe traject zal de rijtijden tussen beide oevers aanzienlijk verkorten en de capaciteit van het spoorwegnet in en om de haven met 35% verhogen. Ook de connecties tussen de haven en het achterland zullen hierdoor nog efficiënter verlopen.

Milieuhinder

De registratie van klachten met betrekking tot milieuhinder in Vlaanderen is gecentraliseerd in **MKROS**, een instrument ontwikkeld door de Vlaamse overheid. De meeste gemeenten, zoals Stabroek en Zwijndrecht, maken ervan gebruik om hun meldingen in te voeren. Andere, zoals Antwerpen, voeren de meldingen in een eigen systeem in en laden de gegevens op een later moment over naar MKROS.

In 2008 werden in totaal 1.057 meldingen geregistreerd, waarvan 287 met grote zekerheid te koppelen waren aan activiteiten in het havengebied. 179 van deze meldingen zijn afkomstig van de bedrijven zelf die bij bepaalde activiteiten en gebeurtenissen (bijvoorbeeld bij fakkelactiviteit of calamiteit) de gemeentelijke milieudienst op de hoogte brengen van (mogelijke) milieuhinder. 108 meldingen van hinder werden niet door het bedrijf zelf gemeld aan de milieudiensten en betreffen reële milieuhinder.

In 2009 werden minder meldingen geregistreerd in MKROS. De reden hiervoor is dat niet alle meldingen die binnenkwamen bij milieutoezicht Antwerpen in 2009 reeds geregistreerd werden in het systeem.

De petrochemische industrie lijkt **de grootste bron** van milieuhinder in het havengebied te zijn. In de meeste gevallen gaat het daarbij om geurhinder. In mindere mate veroorzaken ze geluidshinder en hinder omwille van dalende luchtkwaliteit (door stof, roet, rook, ...).

Het overzicht van hinder is momenteel echter niet compleet. Enerzijds worden niet alle klachten direct geregistreerd in MKROS, anderzijds ontbreken dikwijls de vermelding van de vermoedelijke oorzaak, waardoor het niet duidelijk is of de klacht gelinkt is aan activiteiten in het havengebied. Ook de opvolging van de klachten wordt niet altijd op dezelfde wijze geregistreerd.

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zal in overleg met de omliggende gemeenten in de komende jaren proberen tot een betere analyse te komen van de milieuhinder die ondervonden wordt door de omwonenden.

Stop 9: De banden worden aangehaald

Net zoals elke wereldhaven staat ook de Antwerpse haven **in relatie met de stad en met de omwonenden** die ook vaak haar werknemers zijn. De Antwerpse haven ontwikkelt tal van initiatieven om die banden (weer) aan te halen en te onderhouden. Eén van de hoofdlijnen van de duurzaamheidsstrategie bepaalt immers, volkomen terecht, dat de haven **een gedragen haven** moet zijn, zowel op Linker- als op Rechteroever.

Sociale economie

De publieke en private sector in de haven doen beroep op medewerkers uit de sociale economie:

- voor activiteiten in de eigen organisatie zoals keukenhulp, fiscale zegels kleven, promo-pakketten klaarmaken, opleidingen
- voor projecten in het dagelijkse beheer van de haven: sorteren van hout, metaal en afval, bestickeren van goederen, herstapelen van paletten,...
- voor het onderhoud van het publieke domein: schoonmaken, bestrijden van onkruid, ecologisch bermbeheer (via Natuurpunt),...

Op het vlak van **opleidingen** worden er onder meer trajecten georganiseerd rond jobs voor matroos en containerhersteller. Het behoud van het maritiem erfgoed is een ander aandachtspunt. Zo worden er oude havenkranen gerestaureerd via sociale tewerkstelling.

Duurzame mobiliteit

In het havengebied moedigen publieke en private actoren vaak samen collectief vervoer aan

Zo zorgt **de I-bus op Rechteroever** voor het woon-werkverkeer van het personeel van de deelnemende industriële bedrijven. Met de I-bus kan bijna iedere werknemer die in de regio woont, met de bus van en naar het werk. Meer dan 2.900 geïnteresseerden maken ondertussen gebruik van de I-bus. Dagelijks rijden er 29 buslijnen voor de dag en 12 buslijnen voor de ploegen. Dat betekent 130 ritten per dag om medewerkers in dag- en ploegendienst van en naar de werkplek te brengen.

In oktober 2009 startte het project '**Linkeroeverpendel**' dat personeelsleden naar de bedrijven in het havengebied op Linkeroever brengt. Eind 2010 werden dagelijks over zes verschillende busroutes een 100-tal personen van en naar hun werk in de Waaslandhaven gebracht. In 2011 komen daar nog een zevende en achtste route met stopplaatsen bij. Op al deze routes worden verscheidene vertrekmomenten aangeboden, zowel shift- als daguren en dit zeven dagen op zeven. Reeds 2,8% van de werknemerspopulatie van de Waaslandhaven heeft de pendelbus al minstens één keer genomen.

Ook andere bedrijven organiseren **collectief vervoer**. Bovendien wordt er voor de zeelieden een speciaal busvervoer georganiseerd tussen het havengebied en het stadscentrum van Antwerpen. Ook de openbare vervoersmaatschappij heeft een aantal buslijnen die aansluiten bij het havengebied.

Verder wordt geïnvesteerd in nieuwe **fietspaden** in het havengebied voor het versterken van het woon-werkverkeer. De fietsinfrastructuur langs de Scheldelaan werd zo door de fietsers in Antwerpen als goed beoordeeld (bron: **Fietsrapport 2010**, Fietsersbond Antwerpen).

Sponsoring

De publieke en private actoren in de haven besteden in hun sponsorbeleid **aandacht aan de zachte waarden in de haven**. Hieronder vallen **thema's** als cultuur, onderwijs, sport, (maatschappelijk) welzijn, milieu, (water)erfgoed, goede doelen en internationale ontwikkelingssamenwerking.

Projecten als de **Koning Boudewijnstichting** of de **New Belgica** krijgen steun van meerdere actoren uit de haven. De New Belgica, een initiatief van vzw De Steenschuit uit Boom waarbij een team van werkzoekenden een replica bouwt van De Belgica, de historische driemaster waarmee Adrien de Gerlache in 1897 de eerste Zuidpoolexpeditie ondernam.

Nadat de voorbije jaren voornamelijk cultuur en toerisme aan bod kwamen, besteedt de **Maatschappij Linkerscheldeover** (MLSO) in 2011 een belangrijk deel van haar promotiebudget aan sportsponsoring met een nadruk op de jeugdwerking en het sociaal engagement.

Het **Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen** (GHA) sponsort verschillende projecten binnen drie grote doelgroepen: maatschappij, sport en cultuur. Naast het Foundership van het MAS | Museum aan de Stroom heeft GHA ook gekozen om tijdens het seizoen 2011-2012 naamsponsor van basketballclub Antwerp Giants te zijn, met andere woorden, de Port of Antwerp Giants.

Op cultureel vlak sponsort GHA naast het MAS ook nog de Filharmonie, deSingel en het Eugene Van Mieghem Museum.

Op sportief vlak zijn dat de verschillende disciplines die door Antwerpse eersteklassers worden beoefend naast enkele wielervedstrijden.

De relatie mens en haven is nooit ver zoek en is ook steeds de drijfveer achter een sponsoring. GHA vindt een goede en open relatie met de directe omgeving primordiaal vandaar dat er ook in de randgemeenten grote of kleinere projecten ondersteund worden zoals bijvoorbeeld het Ganzenrijden in de poldergemeenten.

Welzijn van zeelieden

In 2008 werd het **Port Welfare Committee** opgericht. Dit komt tweemaal per jaar samen en bestaat uit afgevaardigden van GHA, de verschillende Welfare organisaties, Alfaport Antwerpen, Mediport, de Antwerpse Scheepvaartvereniging, ...

Enkele **realisaties** zijn:

- het gratis busvervoer op beide oevers dat de zeelieden naar het centrum van de stad brengt of naar het Antwerps Zeemanscentrum;
- een gratis wifinetwerk in de haven zodat ze ten alle tijden het thuisfront kunnen contacteren;
- een sportterrein waar de zeelieden tijdens hun kort verblijf in de Antwerpse haven zich even kunnen ontspannen.

De afgevaardigden van de verschillende zeeliedenorganisaties zorgen tot slot voor de communicatie en psychologische en religieuze ondersteuning van de zeelieden door regelmatige bezoeken aan boord.

De haven van Antwerpen won in 2011 de **International Seafarers' Welfare Award** voor de eerder genoemde initiatieven en zal zich blijven inzetten voor het welzijn van de zeelieden.

Dialogo met de omwonenden

Bij de invulling van ruimtelijke processen voor de haven van Antwerpen liggen er **wettelijke inspraakmomenten** vast. De omwonenden krijgen tijdens een openbaar onderzoek de kans om hun mening over de plannen te formuleren.

De Vlaamse overheid heeft sinds 2009 een **Bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten**. Bij grote infrastructuurwerken probeert zij de verschillende partijen met elkaar te verzoenen. Ze analyseert de mogelijke problemen en luistert naar overheid en bewoners om door onderhandeling een oplossing te bereiken.

Een aantal (chemische) bedrijven heeft al een aantal jaren **een eigen dialoog met de burens**. Ook de stad Antwerpen bereikt met het stedelijk wijkoverleg de directe burens van de haven op Rechteroever.

In februari 2011 opende het GHA aan de voet van het **MAS** het **MAS Havenpaviljoen**. Dit bezoekerscentrum wil de hedendaagse en toekomstige haven in beeld brengen aan de hand van een 360°-projectie en enkele interactieve toepassingen. Op de zesde verdieping van het MAS wordt de geschiedenis van de haven en havenarbeid toegelicht.

Het bezoek aan beide geeft een mooi en volledig overzicht. De haven van Antwerpen komt op die manier ook weer terug naar de stad.

Aanbod voor scholen

In het project '**Jonge Haven**' werken de actoren uit de haven en de publieke sector samen met alle onderwijsnetten. Het project zorgt voor een structureel aanbod voor jongeren uit het 5de en 6de leerjaar lager onderwijs, voor de eerste graad secundair onderwijs en voor de 3de graad secundair onderwijs. Inhoud van het project: ondernemen in de haven, havengebonden beroepen en industrie in de haven. Het Havencentrum Lillo doet de organisatie van dit project om zo de scholieren de kans te geven de haven te ontdekken tijdens cruciale fases in hun keuze van hun latere studies of beroep.

Het provinciaal **Havencentrum Lillo** biedt aan scholen een educatief aanbod over de Antwerpse haven. Dit bestaat uit rondleidingen per bus of boot in het havengebied, aangepast aan het profiel en de interesse van de groep. In 2010 ontdekten 47.023 bezoekers zo de haven onder begeleiding van een van de 80 havengidsen.

De **missie van het Havencentrum** is de promotie van de haven (maritiem, logistiek en industrieel) als motor van de welvaart in de provincie. Het richt zich tot verschillende doelgroepen: de jongeren om hen dit gebied te laten ontdekken en hun interesse in een havenjob te wekken, de brede bevolking om het maatschappelijk draagvlak te versterken, en de bedrijven.

De rondleidingen worden ondersteund door uitgebreide documentatie en een unieke tentoonstelling die ook voor de grote evenementen opengesteld werd.

De Belgica - nieuw leven voor een vergeten maritiem icoon

Op avontuur in naam van de wetenschap

In **1897** koopt Adrien de Gerlache de Noorse robbenjager 'Patria'. Hij herdoopt de driemaster tot 'Belgica'. De jonge Belg wil hiermee naar Antarctica. Hij wil het laatste continent wetenschappelijk verkennen, er overwinteren en het in kaart brengen. De Gerlache vindt privéfinancierders en stelt een internationale bemanning samen. Onder hen de Noor Roald Amundsen die zal uitgroeien tot de grootste poolontdekkingsreiziger aller tijden.

Maandag 16 augustus 1897. De Antwerpse rede ziet zwart van het volk. De fanfare speelt het volkslied. De beiaard in de kathedraal jubelt! Vreugdeschoten weerklinken over de Schelde. Een kleine bark verlaat de haven: de **Belgica**. Kapitein Adrien de Gerlache richt de steven naar het zuiden, naar Antarctica: het onbekende continent. Behalve een verdwaalde walvisvaarder is er nooit iemand in de buurt geweest. Adrien gaat niet op jacht. Hij gaat in naam van de wetenschap.

Stoutmoedig en riskant ...

Stormen, ontbering, wanhoop, desertie, mouterij, honger, ziekte (scheurbuik) en dood geselen de ontdekkingsreizigers. De Belgica raakt meer dan eens gevangen in het pakij. Nooit eerder hebben mensen overwinterd op de Zuidpool: 3 maanden duisternis, -40 °C en kouder.

Na een uitzichtloze strijd tegen het pakij, bereikt de Belgica op 28 maart 1899 de bewoonde wereld in Punta Arenas, waar iedereen de hoop al had opgegeven.

Wanneer de Belgica op 5 november 1899 opnieuw Antwerpen bereikt wordt de bemanning in triomf door de stad gedragen. Nog voor ze ontschepen worden Adrien de Gerlache en zijn officieren tot Ridders in de Leopoldsorde geslagen. De Belgica-expeditie brengt een ongeziene schat aan wetenschappelijke informatie mee. België geraakt in de ban van Antarctica en is dat nog steeds.

De legende van de Belgica

Maar wat is er gebeurd met de Belgica? Omdat de Belgische autoriteiten de Belgica verwaarlozen, verkoopt de Gerlache het schip in Noorwegen. Daar wordt het ondermeer gebruikt voor steenkooltransport en als drijvend visverwerkingsbedrijf.

Het poolijs kreeg de Belgica niet klein...maar oorlogsgeweld wel. In raadselachtige omstandigheden wordt het schip in mei 1940 voor de kust van Harstad (Noorwegen) tot zinken gebracht omdat de geallieerden er een munitiedepot hebben in verstopt.

In 1990 ontdekte een Noorse duikclub het wrak van de Belgica op amper 22 meter diepte, 200 meter voor de kust van Harstad. Het is nu al duidelijk dat de restanten van de Belgica in dusdanige slechte conditie verkeren dat zij niet kunnen worden hersteld. Wel bevat het wrak waardevolle informatie om het schip te herbouwen...

De Steenschuit vzw

Vzw 'De Steenschuit' was in 1990 het eerste sociale scheepsbouwinitiatief in Vlaanderen met als belangrijkste roeping: "Opleiding verstrekken aan kansengroepen door middel van scheepsbouwprojecten en erfgoedzorg die bijdragen tot een bijzondere Rupelstreek".

In 1991 lanceren De Steenschuit en de VDAB een opleidingsproject dat langdurig laaggeschoolde werklozen scheepsbouwtechnieken én werkattitudes aanleert. Via oriëntatie, opleiding, begeleiding en stage werkt ze aan de integratie van langdurig werkzoekenden.

Naar een Belgica erfgoedgemeenschap

Sinds 2007 werkt De Steenschuit aan het idee om de Belgica na te bouwen. Daarbij kiest ze voor een vormreplica; een varend schip met een interieur en uitrusting die voldoen aan de hedendaagse standaarden. De constructiemethoden moeten ook eigentijds zijn, willen de cursisten er op de hedendaagse arbeidsmarkt hun voordeel mee doen.

De Belgica wordt gebouwd met duurzame materialen en volgens de meest milieuvriendelijke bouwwijze. De Belgicawerf wil het gebruik van milieuvriendelijke bouwconstructies in de houten scheepsbouw propageren. Het schip zal worden uitgerust met de meest emissievriendelijke aandrijving. En tenslotte zal het schip moeten voldoen aan de strengste classificatie-eisen.

Er wordt gestreefd naar een bouwtijd van vijf jaar. Deze ambitie is evenwel ondergeschikt aan de sociale roeping van het project.

Meer dan een opleidingsproject

De initiatiefnemers praten over een programma in plaats van een project. Dat programma biedt niet enkel opleidings- en tewerkstellingskansen (onder de hoede van De Steenschuit en de VDAB), het raakt ook andere maatschappelijke domeinen. 'The New Belgica' vzw werd speciaal opgericht om de bouw van het schip mogelijk te maken door het aanreiken van de nodige materiële, menselijke en financiële middelen.

Naast de zorg voor en het bekend maken van dit maritiem monument slaat The New Belgica bruggen naar andere terreinen zoals de cultuur, het toerisme, onderwijs en de diplomatie.

Het project geniet de steun van:

- H.M. Koningin Paola van België
- Vlaams Minister-president Kris Peeters
- Gouverneur van de Provincie Antwerpen Cathy Berx
- Het Ministerie van Defensie voor de technische ondersteuning van de studiedienst van de Marine
- Gedelegeerd bestuurder van de VDAB Fons Leroy
- Burgemeester van Boom Patrick Marnef
- Euregio
- Federaal Wetenschapsbeleid

Contact

De Steenschuit vzw – The New Belgica vzw

Noeveren 26 | 2850 BOOM

T: 03/888 00 76 | 0476/86 12 00

E: info@newbelgica.be | website: www.newbelgica.be

Contactpersoon: Eddy STUER eddy.stuer@newbelgica.be



Verklaring GRI toepassingsniveau check

GRI verklaart hierbij dat het "Eerste Duurzaamheidsverslag van de Haven van Antwerpen (2010)" van Haven van Antwerpen aan GRI's Report Services is gepresenteerd, en dat er geconcludeerd is dat het rapport aan de eisen van toepassingsniveau C+ voldoet.

De GRI toepassingsniveaus communiceren in welke mate de inhoud van de G3 richtlijnen gebruikt zijn in de ingediende duurzaamheidsverslaglegging. De Check bevestigt dat de vereiste combinatie en aantal rapportageonderdelen voor het specifieke toepassingsniveau worden behandeld in de verslaglegging en dat de GRI inhoudsopgave een juiste weergave is van deze vereiste rapportageonderdelen, zoals deze gedefinieerd zijn in de GRI G3 richtlijnen.

De toepassingsniveaus geven geen mening over de duurzaamheidsprestaties van de desbetreffende organisatie en geven geen mening over de kwaliteit van de verslaglegging.

Amsterdam, 29 December 2011,

Nelmara Arbex
Adjunct President-Directeur
Global Reporting Initiative



Het "+" symbool is toegevoegd aan dit toepassingsniveau, aangezien Haven van Antwerpen (gedeeltes) van de verslaglegging extern heeft laten verifiëren. GRI aanvaardt het eigen oordeel van de desbetreffende organisatie in het kiezen van de uitvoerende organisatie en het beslissen van de reikwijdte van de

Het Global Reporting Initiative (GRI) is een netwerkorganisatie die het voortouw heeft genomen in de ontwikkeling van 's werelds meest gebruikte raamwerk voor duurzaamheidsverslaglegging en is voortdurend toegewijd aan verbetering en toepassing van dit raamwerk op wereldwijde schaal. De GRI richtlijnen beschrijven principes en indicatoren die organisaties kunnen gebruiken om hun prestaties op het gebied van economie, milieu en maatschappij te meten en te rapporteren.

www.globalreporting.org

Disclaimer: In het geval dat de betreffende verslaglegging externe links geeft, zoals naar audiovisueel materiaal, is het van belang te begrijpen dat dit Statement alleen van toepassing is op het ingediende materiaal aan GRI ten tijde van de Check op 20 December, 2011. GRI geeft expliciet te kennen dat dit Statement niet kan worden gebruikt als er op een later tijdstip veranderingen zijn doorgevoerd aan.

GRI Tabel

In deze tabel zijn de criteria uit de G3-Richtlijn van het Global Reporting Initiative opgenomen. Per richtlijn is aangegeven in welke mate deze in het duurzaamheidsverslag van de Antwerpse Havengemeenschap aan bod komt, op welke locatie deze terug te vinden zijn in het duurzaamheidsverslag, welke reden er is om een bepaald onderwerp niet of gedeeltelijk te rapporteren, de wijze waarop een indicator is weergegeven en de databron.

Het is de eerste keer dat een duurzaamheidsverslag voor de Antwerpse Havengemeenschap wordt opgesteld. Hierin wordt getracht om een overkoepelende toestandsbeschrijving te geven, waarbij gegevens van individuele bedrijven en organisaties binnen het afgebakende gebied worden gebundeld. Niet alle gegevens van de bedrijven en organisaties zijn echter openbaar of beschikbaar, waardoor het voor diverse indicatoren niet mogelijk was om een overkoepelende beschrijving te geven voor de totale havengemeenschap. In samenspraak met de belanghebbenden zijn er een aantal indicatoren aan de lijst toegevoegd die zeer specifiek zijn voor een havengemeenschap of -gebied. Deze indicatoren zijn ook opgenomen in de tabel.



Komt volledig aan bod.



Komt deels aan bod omdat bijvoorbeeld kwantitatieve gegevens niet compleet of onbeschikbaar zijn.



Komt niet aan bod omdat de gegevens niet beschikbaar zijn voor de Antwerpse Havengemeenschap.

N.V.T. Niet van toepassing.

De GRI tabel kan u omwille van technische redenen niet opnemen in uw zelf samengestelde PDF-versie van het duurzaamheidsverslag. U kunt [de volledig tabel afzonderlijk downloaden](#).

Verklaring PWC

Lees hieronder het verslag van PWC.

